TYGODNIK • 21.11.1976

CENA 3 ZŁ

47
1324

SKRZYDLATA POLSKA

III SESJA
STAŁEJ KOMISJI
LOTNICTWA CYWILNEGO
RWPG

ZAKOPANE
23-26 XI 76

OWOCNYCH OBRAD

W dniach 23—26 listopada br. obradować będzie w naszym kraju III Sesja Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Miejscem obrad będzie Zakopane, a gospodarzem spotkania przedstawicieli kierownictw i ekspertów lotnictwa cywilnego krajów socjalistycznych — Ministerstwo Komunikacji PRL.

Sesja ta stworzyła dla naszej redakcji sprzyjającą okazję do szerszego zaprezentowania Czytelnikom bogatej problematyki lotnictwa cywilnego bratnich krajów, które systematycznie zwiększają swój udział w rozwoju społeczno-ekonomicznym naszych państw, zwłaszcza w tworzeniu zintegrowanego, nowoczesnego systemu transportowego całej wspólnoty krajów socjalistycznych. Dlatego też, przy życzliwej współpracy i pomocy Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, bieżący numer „Skrzydlatej Polski" ma charakter specjalny i poświęcony jest głównie problematyce lotniczej RWPG.

Przewodniczącym Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG jest minister Lotnictwa Cywilnego ZSRR, marszałek lotnictwa — Borys P. Bugajew, z którym zamieszczamy rozmowę na temat aktualnych spraw lotnictwa cywilnego naszych bratnich krajów i prac Komisji. Marszałek Bugajew stwierdza m.in., że w warunkach głębokiego kryzysu nękającego świat kapitalistyczny, na tle spadku aktywności towarzystw lotniczych, planowo i dynamicznie rozwijają się przewozy lotnicze krajów socjalistycznych. W ostatnich 10 latach, na przykład, międzynarodowe przewozy towarzystw lotniczych RWPG wzrosły ponad ośmiokrotnie. Dziś przed lotnictwem cywilnym krajów socjalistycznych stoją znacznie trudniejsze zadania, warunkujące dalszy rozwój i jakościowy wzrost wzajemnych kontaktów. Dlatego też dzięki pracy Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG — podkreśla marszałek Bugajew w rozmowie — można aktywniej wcielać w życie kompleksowy program socjalistycznej integracji w dziedzinie lotnictwa cywilnego, a także skuteczniej, pod względem jakościowym, rozwiązywać złożone problemy dalszego doskonalenia transportu lotniczego bratnich krajów.

O roli RWPG w rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce pisze na łamach „Skrzydlatej Polski" wiceminister Komunikacji PRL — gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, przewodniczący polskiej delegacji w Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG. Jak to wygląda praktycznie w odniesieniu do Polski, łatwo się przekonać chociażby w oparciu o krótki przegląd drogi rozwojowej naszego przemysłu lotniczego, mającego szczególnie bogate tradycje współpracy ze Związkiem Radzieckim. Polska korzysta w ramach RWPG z daleko idącej pomocy w rozwoju lotnictwa cywilnego, przede wszystkim technicznej i szkoleniowej. Opieramy się tu głównie o pomoc i dostawy z ZSRR.

Na dalszych stronach tego numeru przedstawiamy pokrótce towarzystwa lotnicze krajów RWPG: AEROFŁOT, BAŁKAN, ČSA, CUBANA, INTERFLUG, MALEV, MONGOLFŁOT, TAROM i LOT. Polskiego przewoźnika powietrznego prezentujemy obszerniej w specjalnym wydaniu „LOT — NOWIN". Na temat wzajemnej współpracy między liniami lotniczymi wypowiadają się rezydujący w Polsce przedstawiciele AEROFŁOTU, ČSA i INTERFLUGU. Uzupełnia to relacja na temat nowych form współpracy LOTU i AEROFŁOTU na trasie przyjaźni Warszawa—Moskwa.

Przewoźnicy powietrzni krajów RWPG mają znaczące osiągnięcia. Pisze o tym Jerzy Osiński w artykule „Szybciej niż reszta świata". W okresie ostatnich 15 lat (1961—1975) międzynarodowe przewozy lotnicze zwiększyły się na całym świecie (w krajach należących do ICAO) 7,3-krotnie, natomiast w krajach RWPG — 14,3-krotnie, a więc tempo wzrostu w naszych bratnich krajach było dwukrotnie wyższe od przeciętnego na świecie. W ostatnich dwóch latach (1974—1975) międzynarodowe przewozy lotnicze świata zwiększyły się zaledwie o 12 procent, podczas gdy w krajach RWPG wzrosły one aż o 50 procent. Mimo wszystko, obecny udział naszych bratnich krajów w międzynarodowym transporcie lotniczym nie wyczerpuje naszych możliwości oraz nie zaspokaja potrzeb i ambicji, wynikających z pozycji jaką kraje socjalistyczne zajmują w życiu politycznym, społecznym i kulturalnym oraz gospodarczym współczesnego świata.

Z tego też względu z należną uwagą śledzić będziemy działalność Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG. Przypada jej bowiem ważna i uktywna rola — wcielania w życie kompleksowego programu socjalistycznej integracji gospodarczej w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Witamy serdecznie w naszym kraju delegatów Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG. Życzymy im na III Sesji w Zakopanem — owocnych obrad.

ПЛОДОТВОРНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ

С 23 по 26 ноября текущего года в нашей стране будет проходить III сессия Постоянной комиссии Гражданской авиации Совета Экономической Взаимопомощи. Сессия соберется в Закопане, а хозяином встречи представителей руководства и экспертов гражданской авиации социалистических стран, будет Министерство Транспорта ПНР.

Благодаря этой сессии, перед нашей редакцией открылась благоприятная возможность более широкого ознакомления читателей с богатой проблематикой гражданской авиации братских стран, которая систематически расширяет свое участие в общественно-экономическом развитии наших государств, а особенно в создании интеграционной, современной, транспортной системы всех стран социалистического содружества. Поэтому, при доброжелательной помощи и поддержке Центрального Правления гражданской авиации Министерства Транспорта ПНР, этот номер „Крылатой Польши" имеет специальный характер, посвящен главным образом вопросам авиации СЭВ.

В нашем журнале опубликована беседа, на тему актуальных вопросов гражданской авиации наших братских стран и деятельности комиссии, с председателем Постоянной комиссии гражданской авиации СЭВ, министром Гражданской авиации СССР, маршалом авиации Б. П. Бугаевым. Маршал Бугаев отмечает, что в условиях глубокого кризиса, преследующего капиталистический мир, на фоне снижения активности авиакомпаний, планово и динамически развиваются авиационные перевозки в социалистических странах. За последние 10 лет, например, международные перевозки авиационных компаний стран-членов СЭВ возросли более чем в 8 раз. Сегодня перед гражданской авиацией социалистических стран стоят еще более трудные задачи, обуславливающие дальнейшее развитие и качественный рост взаимосвязей. Именно поэтому, — подчеркивает в беседе маршал Бугаев, — благодаря работе Постоянной комиссии гражданской авиации СЭВ, можно активнее претворять в жизнь комплексную программу социалистической интеграции в области гражданской авиации, а также гораздо успешнее, в качественном отношении, решать сложные проблемы дальнейшего усовершенствования авиационного транспорта братских стран.

О роли СЭВ в развитии гражданской авиации в Польше пишет на страницах „Крылатой Польши" заместитель министра Транспорта ПНР, генерал дивизии Ян Рачковски, председатель польской делегации в Постоянной комиссии гражданской авиации СЭВ. Как это выглядит практически на примере Польши, можно легко убедиться хотя бы на основе короткого обозрения пути развития нашей авиационной промышленности, имеющей особенно богатые традиции в области сотрудничества с Советским Союзом. В рамках Совета Экономической Взаимопомощи, Польша пользуется далеко идущей помощью в развитии гражданского воздушного флота, прежде всего технической и в области подготовки специалистов. Причем, главным образом, опираемся на помощь и поставки из СССР.

Следующие страницы журнала посвящены авиакомпаниям стран-членов СЭВ: „Аэрофлот", „Балкан", „ЧСА", „Кубана", „Интерфлюг", „Малев", „Монголфлот", „ТАРОМ" и „ЛОТ". Более подробно с польским воздушным перевозчиком мы знакомим в специальном выпуске „ЛОТ — НОВИНЫ". На тему взаимного сотрудничества авиалиний высказываются представители авиакомпаний: „Аэрофлот", „ЧСА" и „Интерфлюг" в Польше. Сообщение о новых формах сотрудничества авиакомпаний „ЛОТ" и „Аэрофлот" на трассе дружбу Варшава — Москва, дополняет этот раздел.

У воздушных перевозчиков стран-членов СЭВ большие достижения. Об этом пишет Ежи Осински в статье „Быстрее чем остальной мир". За последние пятнадцать лет (1961—1975) международные авиационные перевозки во всем мире (в странах-членах ИКАО) увеличились 7,3 раза, а в странах-членах СЭВ — в 14,3 раза, то есть темпы роста в наших братских странах два раза превосходили мировой средний показатель. За последние два года (1974—1975) международные авиационные перевозки в мире увеличились всего на 12 проц., в то время, в странах-членах СЭВ — на 50 проц. Несмотря на это, доля, приходящаяся на наши братские страны в международном авиатранспорте, не исчерпывает наших возможностей, а также не удовлетворяет наши нужды и наши целеустремления, являющиеся следствием положения, которое социалистические страны занимают в политической, общественной, экономической и культурной жизни современного мира.

Поэтому, мы будем внимательно следить за деятельностью Постоянной комиссии гражданской авиации Совета Экономической Взаимопомощи. На ее долю приходится важная и активная роль — претворять в жизнь комплексную программу социалистической, экономической интеграции в области гражданской авиации.

Сердечно приветствуем в нашей стране делегатов Постоянной комиссии гражданской авиации СЭВ. Желаем им, чтобы совещание III сессии в Закопане было плодотворным.

Borys P. Bugajew.

LOTNICZA integracja

ROZMOWA Z PRZEWODNICZĄCYM STAŁEJ KOMISJI LOTNICTWA CYWILNEGO RWPG, MINISTREM LOTNICTWA CYWILNEGO ZSRR, MARSZAŁKIEM LOTNICTWA BORYSEM P. BUGAJEWEM

Towarzyszu Ministrze, opowiedzcie, proszę, o historii i przyczynach powstania organu koordynacji współpracy krajów członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej w dziedzinie transportu lotniczego — Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG, której jesteście przewodniczącym?

— W 1957 roku na mocy decyzji Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej utworzona została grupa robocza do spraw transportu, która w 1958 roku przekształcona została w Stałą Komisję do Spraw Transportu. Po upływie roku, w ramach tej komisji powstała grupa robocza do spraw transportu lotniczego. W związku z aktywizacją działalności, zwiększeniem kręgu rozpatrywanych spraw i ważnością rozszerzania i pogłębiania współpracy między krajami członkowkimi RWPG w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Stała Komisja RWPG do Spraw Transportu na IX posiedzeniu w 1962 roku postanowiła przekształcić grupę roboczą w Sekcję Nr 5 do Spraw Transportu Lotniczego. W okresie od 1962 roku do czerwca 1975 roku Sekcja Nr 5 wykonała olbrzymią pracę w zakresie zwiększenia skuteczności i rozwoju transportu lotniczego krajów członkowskich RWPG. Tak, na przykład, jeśli w 1960 roku samoloty wszystkich przedsiębiorstw lotniczych krajów członkowskich RWPG wykonały regularne loty na 105 liniach międzynarodowych, to obecnie liczba ich zwiększyła się więcej niż dwukrotnie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat międzynarodowe przewozy naszych przedsiębiorstw lotniczych wzrosły ponad ośmiokrotnie.

Przyspieszenie tempa socjalistycznej integracji gospodarczej, pogłębienie braterskiej współpracy państw socjalistycznych sprawiły, iż przed lotnictwem cywilnym krajów członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej stanęły znacznie trudniejsze zadania, warunkujące dalszy rozwój i jakościowy wzrost wzajemnych kontaktów lotniczych. Dlatego też w 1975 roku na mocy uchwały XXIX sesji RWPG Sekcja Nr 5 przekształcona została w Stałą Komisję Lotnictwa Cywilnego RWPG. Dzięki jej powstaniu można było aktywniej wcielać w życie kompleksowy program socjalistycznej integracji gospodarczej w dziedzinie lotnictwa cywilnego, a także skuteczniej, pod względem jakościowym, rozwiązywać złożone problemy dalszego doskonalenia transportu lotniczego bratnich krajów.

— Jak już nadmieniliście, Towarzyszu Ministrze, z rozszerzeniem pełnomocnictw i zakresu kompetencji wiąże się zwiększenie kręgu problemów i złożoności zadań stojących przed Stałą Komisją. Czy nie zechcielibyście wymienić niektóre z nich?

— Problemów jest rzeczywiście dużo, różnią się one zarówno pod względem skali, jak i złożoności. Zatrzymam się na najważniejszych, rozwiązaniu których Komisja poświęca najwięcej uwagi.

Wśród takich problemów można, na przykład, wymienić doskonalenie międzynarodowych linii lotniczych. W warunkach głębokiego, wszechstronnego kryzysu, nękającego świat kapitalistyczny, na tle spadku aktywności w poczynaniach towarzystw lotniczych państw kapitalistycznych, planowo i dynamicznie rozwijają się przewozy lotnicze między państwami wspólnoty socjalistycznej, zapewniając wzrost gospodarczych, kulturalnych, sportowych i turystycznych kontaktów między nimi. Lotnicy państw socjalistycznych muszą włożyć jeszcze bardzo dużo wysiłku, aby rozszerzyć sieć łączących ich linii komunikacyjnych, usprawnić ich eksploatację, budować nowe i rekonstruować istniejące już porty lotnicze, wyprodukować i wprowadzić na te linie efektywny, o wysokiej wydajności sprzęt.

Bardzo aktualnym problemem, znajdującym się w sferze zainteresowań Komisji, jest wyposażenie lotnictwa cywilnego krajów członkowskich RWPG w zautomatyzowane systemy kierowania ruchem lotniczym. Wprowadzenie takich systemów, a także środków nawigacji i lądowania przyczyni się do usprawnienia organizacji kierowania ruchem lotniczym, zwiększenia bezpieczeństwa i regularności lotów.

Problem doskonalenia obsługi technicznej i remontu sprzętu lotniczego — również zaliczany jest do ważniejszych. Obejmuje on opracowanie i wprowadzenie nowych skutecznych metod obsługi technicznej i remontu, jego specjalizację, usprawnienie systemu zaopatrywania w części zamienne i agregaty, budowę i rekonstrukcję baz remontowych.

Wystawa na moskiewskim lotnisku Szeremietiewo. Od prawej: Tu-144, Il-76, Il-62M.

Należy też wspomnieć o problemie rozwoju towarowych przewozów lotniczych z jednoczesnym wprowadzeniem nowego sprzętu lotniczego. Komisja musi opracować cały zespół przedsięwzięć w zakresie rozwoju przewozu ważniejszych towarów wytwarzanych przez gospodarkę narodową poszczególnych państw, w tej liczbie i produktów szybko psujących się. W tym celu przewiduje się wykorzystanie specjalnych samolotów, kontenerów itp.

I wreszcie, tak istotny problem, jak szkolenie personelu latającego i technicznego. W celu rozwiązania go zainteresowane kraje członkowskie RWPG budują na terytorium Związku Radzieckiego ośrodek wspólnego szkolenia personelu latającego, technicznego i ruchu lotniczego. Dzięki temu możliwe będzie stworzenie jednolitego systemu szkolenia i przeszkalania kadr lotniczych.

— Jakie zadania, Towarzyszu Ministrze, uważacie za pierwszoplanowe i najważniejsze dla dalszego rozwoju i pogłębienia integracji państw wspólnoty socjalistycznej w dziedzinie transportu lotniczego, jak Komisja rozwiązuje te zadania w swej praktycznej działalności?

— Z tego co już wyżej powiedziałem można wysnuć wniosek, że cała wieloplanowa działalność Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG skierowana jest na rozwój i pogłębienie współpracy lotników krajów członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, w celu pomyślnego wykonania kompleksowego programu socjalistycznej integracji gospodarczej, umocnienia potęgi wspólnoty socjalistycznej i pokoju światowego.

Te właśnie zadania, jako zasadnicze w naszej działalności, znajdują zarówno odbicie w ważniejszych dokumentach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, jak i corocznych oraz perspektywicznych planach Stałej Komisji.

W celu praktycznej realizacji zadań, stojących przed lotnictwem cywilnym państw socjalistycznych, Komisja zbiera się dwukrotnie w ciągu roku dla omówienia szeregu zagadnień, związanych z tym lub innym problemem. W ramach Komisji odbywają posiedzenia rady naukowo-techniczne, grupy robocze i eksperci, opracowujący konkretne sposoby rozwiązywania aktualnych spraw.

Z planami Komisji wiążą swoją działalność przedsiębiorstwa lotnicze państw członkowskich RWPG, współpracujące w ramach Porozumienia Berlińskiego, oraz przedsiębiorstwa lotnicze, które podpisały Porozumienie Bukareszteńskie w sprawie zastosowania lotnictwa w gospodarce narodowej.

Stała Komisja Lotnictwa Cywilnego RWPG ściśle współpracuje z innymi Stałymi Komisjami RWPG i jej organami. Wspólnie z nimi rozpatruje, na przykład, problemy, których rozwiązanie zależy od specjalistycznych ministerstw lub instytucji krajów członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

Aktualnie wysiłki Stałej Komisji zmierzają do wykonania wspomnianych wyżej zadań, realizacji uchwał XXX Sesji RWPG, i opracowanych wspólnie przez lotników krajów członkowskich RWPG planów oraz powziętych zobowiązań. Wygłaszając na XXV Zjeździe Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego referat sprawozdawczy KC KPZR, Sekretarz Generalny naszej partii Leonid Iljicz Breżniew podkreślił, że sprawy współpracy w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej należy traktować „... z należytą odpowiedzialnością i pełnym zrozumieniem ich wyjątkowo ważnego znaczenia dla istnienia wspólnoty socjalistycznej, dla sukcesów socjalizmu światowego". Tym właśnie wnioskiem, w pełni podzielanym przez lotników państw socjalistycznych, Stała Komisja Lotnictwa Cywilnego RWPG kieruje się w swojej codziennej, praktycznej działalności.

Dziękujemy za rozmowę, Towarzyszu Ministrze.

Lotnictwo, to jedna z tych dziedzin życia współczesnego w której procesy integracyjne sięgają szczególnie głęboko i w której od stopnia zaawansowania tych procesów zależy bardzo wiele. Integracja myśli naukowo-technicznej, zaplecza materiałowego i bazy produkcyjnej stała się tu praktycznie bezwzględnym nakazem współczesności; tutaj też szczególnego znaczenia nabierają takie pojęcia jak koordynacja, kooperacja i specjalizacja produkcji.

Generalnie rzecz biorąc, sytuacja na świecie jest bowiem taka, że nie wszyscy mogą sobie pozwolić na wszystko. Wiadomo, że na samodzielną produkcję ciężkich odrzutowców bojowych i odrzutowych samolotów pasażerskich mogą sobie pozwolić tylko nieliczne państwa. Płyną z tego określone formy i kierunki międzynarodowej współpracy. W ramach naszej wspólnoty socjalistycznej kierującej się ideą proletariackiego internacjonalizmu, zakładającego wzajemną pomoc, poszanowanie dobrze pojętych interesów każdej ze stron oraz braterską współpracę — znajduje to wyraz w określonym podziale zadań, a między innymi w koordynacji i specjalizacji produkcji. Jak to wygląda praktycznie w odniesieniu do Polski, łatwo się przekonać chociażby w oparciu o krótki przegląd drogi rozwojowej naszego przemysłu lotniczego, mającego szczególnie bogate tradycje współpracy ze Związkiem Radzieckim.

Już w pierwszych latach powojennych we współpracy tej ukształtowała się pewna prawidłowość, która zdaje z powodzeniem egzamin po dzień dzisiejszy: dostarczając nam niezbędne urządzenia i maszyny do odbudowywanych, a następnie modernizowanych zakładów przemysłowych, Związek Radziecki udostępniał nam licencje na określone typy samolotów i silników lotniczych, gwarantując równocześnie zbyt gotowych już produktów na własnym rynku. Jeśli chodzi natomiast o samoloty lub śmigłowce nie produkowane przez nas, lecz naszemu lotnictwu cywilnemu w toku jego rozwoju niezbędne, otrzymywaliśmy je ze Związku Radzieckiego w miarę doskonalenia istniejących i powstawania coraz nowocześniejszych typów.

Procesowi temu towarzyszyła ciągła wymiana doświadczeń między poszczególnymi specjalistami, a potem między biurami konstrukcyjnymi i instytutami naukowymi, co miało i tę zaletę, że w stosunkowo szybkim czasie wyrosła w naszym kraju liczna kadra wysokokwalifikowanych specjalistów i konstruktorów, którzy mogli sobie pozwolić na własne konstrukcje oraz na organizację ich produkcji.

Praktycznie seryjna produkcja samolotów ruszyła w Polsce już w roku 1948; wyprodukowaliśmy wtedy 50 sztuk licencyjnych samolotów szkolno-treningowych CSS-13, stanowiących po prostu kopię bardzo uniwersalnych na owe czasy radzieckich „kukuruźników", czyli Po-2. Do roku 1954 wyprodukowaliśmy ich ogółem 550 sztuk. W latach 1955—1960 przemysł nasz wyprodukował z kolei prawie 1200 licencyjnych samolotów wielozadaniowych typu JAK-12M i JAK-12A. Około połowa tych samolotów wykorzystana została na pokrycie potrzeb naszych szkół lotniczych, a także potrzeb rozwijającego się lotnictwa sportowego, sanitarnego, rolniczego i dyspozycyjnego. Na początku lat pięćdziesiątych przemysłowi naszemu przypadła ponadto w udziale produkcja wysokiej klasy bojowych samolotów odrzutowych, najpierw LIM-1 (MIG-15), a następnie LIM-2 (MIG-15 bis) i LIM-5 (MIG-17). Rok 1955 zapisał się natomiast w powojennej historii polskiego przemysłu lotniczego przystąpieniem do produkcji licencyjnej śmigłowców Mi-1, zwanych w polskiej wersji SM-1. W roku 1959 powstała zmodyfikowana, polska odmiana tego śmigłowca, czyli SM-2. Po 10 latach, to znaczy w roku 1965, śmigłowiec SM-1 został zastąpiony w produkcji śmigłowcem turbinowym, czyli Mi-2.

Swego rodzaju ewenementem, nie tylko w polskim lecz w światowym przemyśle lotniczym, jest nasza licencyjna produkcja samolotów AN-2. Od roku 1960 wyprodukowaliśmy ich bowiem ponad 7 tys., co stanowi swoisty rekord, albowiem w dłuższej serii produkowana była do tej pory tylko słynna „Dakota". Oczywiście — podstawą możliwości aż takiego wydłużenia serii były i są zamówienia radzieckie oraz radziecki rynek zbytu, albowiem ponad 80% tych samolotów eksportujemy właśnie do Związku Radzieckiego.

Jak już wspomniano wyżej, produkcji licencyjnej towarzyszył ciągły rozwój własnych konstrukcji, których szereg weszło do produkcji seryjnej, służąc zarówno zaspokajaniu własnych potrzeb jak również potrzeb naszych przyjaciół — członków Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. I tak na przykład — równolegle z produkcją samolotów typu CSS-13 oraz JAK-12, wyprodukowaliśmy kilkaset własnych samolotów szkolno-treningowych typu „Szpak", „Żak", „Zuch", „Junak" oraz „Bies".

Produkcji bojowych samolotów LIM towarzyszyły prace nad pierwszym odrzutowcem polskiej konstrukcji TS-11 „Iskra" oblatanym w 1960 r., a produkowanym od 1964 r. w kilku wersjach, między innymi w wersji treningowo-bojowej „Iskra-100". W parze z produkcją samolotów AN-2 rozwinęliśmy produkcję rodzimych samolotów w wersji „agro", takich jak PZL-101 „Gawron" i PZL-106 „Kruk", a także wielozadaniowych, 4-miejscowych samolotów typu PZL-104 „Wilga".

Ogółem w okresie powojennym przemysł nasz produkował seryjnie 9 typów samolotów i śmigłowców z licencji radzieckiej oraz 17 typów samolotów konstrukcji własnej.

W ogólnym podziale pracy w ramach RWPG swego rodzaju polską specjalnością stała się też produkcja szybowców, znanych ze swych dobrych osiągów nie tylko w krajach wspólnoty socjalistycznej lecz na całym świecie. W latach 1946—1974 wyprodukowaliśmy ogółem 26 typów szybowców; w sumie — ponad 3300 egzemplarzy. Po 30 latach rozwoju polski przemysł lotniczy uplasował się, pod względem globalnej produkcji, na 4 miejscu w Europie. W produkcji samolotów rolniczych, szybowców i śmigłowców zajmujemy jedno z czołowych miejsc w świecie.

RWPG

gen. dyw. pil.
JAN RACZKOWSKI
Wiceminister Komunikacji

Szeroki wachlarz potrzeb współczesnego lotnictwa cywilnego sprawia jednak, że będąc nawet na tak dobrej pozycji w skali europejskiej i światowej chętnie korzystamy z dorobku lotniczego naszych przyjaciół, czego przykładem może być między innymi dość liczna obecność w naszym lotnictwie sportowym, sanitarnym i dyspozycyjnym samolotów Zlin, Aero i „Morava", produkowanych przez naszego południowego sąsiada — Czechosłowację.

W myśl obiektywnie działającego prawa, iż w dziedzinie lotnictwa cywilnego dziś nie wszyscy mogą sobie pozwolić na wszystko — Polska korzysta w ramach RWPG z daleko idącej pomocy w zakresie rozwoju i ciągłego unowocześniania taboru latającego w najpoważniejszej gałęzi tego lotnictwa, a mianowicie w lotnictwie komunikacyjnym. Opieramy się tu przede wszystkim o pomoc i dostawy ze Związku Radzieckiego. Początek tej współpracy dało wyposażenie naszego lotnictwa komunikacyjnego, już pod koniec wojny, w radzieckie samoloty typu Li-2. Potem przyszły Ił-12 i Ił-14, następnie turbośmigłowe Ił-18 i An-24, a wreszcie odrzutowce Tu-134 i Tu-134A oraz IŁ-62; w ciągu ostatnich 6 lat udział samolotów odrzutowych będących na wyposażeniu PLL LOT wzrósł z 16 do 38%.

W praktyce oznacza to, iż dysponujemy — zwłaszcza w ruchu międzynarodowym — jednym z nowocześniejszych taborów w świecie, dowodem czego może być m. innymi fakt, że o ile średnia światowa prędkość przewozowa wynosi ok. 590 km/h, my osiągamy w ruchu zagranicznym ok. 657 km/h.

Nie bez znaczenia jest przy tym fakt, że prawie 100% pilotów latających na tym sprzęcie legitymuje się dyplomami ukończenia takich radzieckich uczelni jak Kirowogradzka Szkoła Wyższego Pilotażu, Ośrodek Szkolenia Lotniczego w Uljanowsku i innych. Również znaczna część inżynierów i techników pracujących w polskim lotnictwie ko-

munikacyjnym legitymuje się dyplomami ukończenia uczelni technicznych w Moskwie, w Krzywym Rogu oraz w Kijowskim Instytucie Inżynierów Lotnictwa Cywilnego, przygotowującym kadry lotnicze w 40 specjalnościach. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to dla nas niezwykle korzystne, albowiem we własnym zakresie praktycznie nigdy nie moglibyśmy sobie pozwolić na organizację własnych ośrodków, będących w stanie przygotowywać aż tak szeroki wachlarz specjalistów. A wachlarz ten — w miarę rozwoju techniki lotniczej — ciągle się przecież rozwija i wzbogaca o nowe specjalności.

Jedną z nich jest znana już w Polsce specjalność, można by rzec pilota-operatora, czyli specjalisty od lotów na ciężkich śmigłowcach stosowanych w technice budowlano-montażowej. Nasi piloci z nasielskiego „INSTALU" specjalizują się w tego rodzaju lotach już drugi rok i mają na swym koncie szereg poważnych operacji, wykonanych kosztem ponad 500 godzin lotu na śmigłowcu Mi-6. Załogi dla tego śmigłowca przeszły przeszkolenie w jednej ze szkół radzieckich. Jednakże doświadczenia, jakie zdobyły one w praktyce, uznane zostały za tak cenne i poważne, że właśnie grupie polskich specjalistów zlecono opracowanie na użytek wszystkich państw członkowskich RWPG programu szkolenia pilotów śmigłowcowych w lotach transportowo-montażowych na śmigłowcach typu Mi-8, Mi-6A, i Mi-10K. Zlecenie to jest jeszcze jednym potwierdzeniem dobrych w tym zakresie tradycji. Pamiętać bowiem należy, że gdy z jednej strony w Komisji Transportowej — w Stałą Komisję Lotnictwa Cywilnego RWPG. W ten bowiem sposób, nie tylko podkreślona została wysoka ranga lotnictwa jako oddzielnej gałęzi transportu, lecz także okoliczność, że wszystkie rodzaje lotnictwa — zarówno w skali poszczególnych państw, jak i w skali całej wspólnoty socjalistycznej — funkcjonują na zasadzie naczyń połączonych, oddziałujących nieustannie na siebie i nawzajem się uzupełniających.

Dorobek Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego trzeba oceniać i widzieć łącznie z dorobkiem wspomnianej sekcji Nr 5, która równolegle do omawianych już wyżej ustaleń i porozumień odnośnie podziału i specjalizacji produkcji, zainicjowała w RWPG szereg decyzji o wspólnym działaniu na forum ICAO i IATA oraz doprowadziła do podpisania szeregu porozumień takich jak na przykład: Umowa Berlińska z 1965 r. o współpracy towarzystw lotniczych, Umowa Budapeszteńska z 1969 r. o współpracy w zakresie usług na rzecz gospodarki narodowej oraz szereg innych. Dotyczą one między innymi współpracy na placówkach zagranicznych oraz w międzynarodowych portach lotniczych, gdzie krzyżują się trasy lotnicze poszczególnych państw naszej wspólnoty. W ramach tej współpracy szczególnie dobrze zdają egzamin wspólne magazyny części zamiennych dla poszczególnych typów samolotów. My, na przykład dysponujemy — na użytek własny oraz na użytek bratnich towarzystw lotniczych — magazynami części zamiennych do Tu-134 w Londynie, Paryżu, Rzymie i Hamburgu; Aerofłot do samolotów Il-62 w Kopenhadze, Paryżu i Frankfurcie; Bałkan do Tu-134 we Frankfurcie, Atenach i w Istambule; ČSA do samolotów Il-62 w Amsterdamie oraz do Tu-134 w Brukseli, Sztokholmie i Mediolanie.

Duże znaczenie ma także świadczenie wzajemnych usług akwizycyjno-handlowych przez placówki zagraniczne poszczególnych towarzystw lotniczych.

Jedną z większych zasług Sekcji Nr 5 było podjęcie decyzji w sprawie budowy i organizacji w Uljanowsku nad Wołgą — Centrum Szkolenia personelu latającego, technicznego i kontrolerów ruchu lotniczego państw RWPG. W oparciu o tę decyzję powstała już, i od dwóch lat funkcjonuje, Rada Metodyczna opracowująca założenia organizacyjne oraz programy szkoleniowe. W pracach tej Rady aktywny udział bierze również Polska. To właśnie na zlecenie tej Rady opracowany został przez specjalistów polskich wspomniany już program szkolenia pilotów śmigłowcowych w lotach transportowo-montażowych. Nam przypadło również w udziale opracowanie warunków, jakim powinni odpowiadać inżynierowie pokładowi samolotów Il-62 — łącznie z programem ich szkolenia.

Tego typu przykłady można by mnożyć. Zwłaszcza w oparciu o bardzo szeroki program działania przyjęty już przez Stałą Komisję Lotnictwa Cywilnego. Osobiście, jako szczególnie ważną w tym programie, podkreśliłbym dalszą troskę o bezpieczeństwo latania oraz sprawę przygotowania i wprowadzenia w życie zautomatyzowanych systemów kierowania ruchem lotniczym, zbudowanych w oparciu o nowoczesne środki techniczne (radiolokacja, łączność, komputery itp.) wyprodukowane wspólnymi siłami krajów członkowskich RWPG.

Wspólnymi siłami rozwiązywane będą również problemy tak doniosłej wagi jak rozbudowa zakładów remontowych dla obecnych i przyszłych samolotów, wspólna eksploatacja samolotów dużej pojemności oraz samolotów naddźwiękowych, długofalowe prace naukowo-badawcze w zakresie medycyny lotniczej i szereg innych.

Tą drogą lotnictwo będzie niewątpliwie systematycznie zwiększać swój udział w rozwoju społeczno-ekonomicznym naszych państw, a zwłaszcza w tworzeniu zintegrowanego, nowoczesnego systemu transportowego, pokrywającego siecią dogodnych szlaków komunikacyjnych — lądowych, powietrznych i wodnych — obszar całej wspólnoty socjalistycznej.

Niezwykle doniosły etap w dążeniu do tego celu stanowią porozumienia i decyzje, jakie zapadły na XXX Sesji RWPG, która w dniach 7—9 lipca 1976 r. obradowała w stolicy Niemieckiej Republiki Demokratycznej — Berlinie. Na sesji tej rozpatrzono bowiem między innymi program współpracy w dziedzinie rozwoju połączeń komunikacyjnych między krajami RWPG, mający na celu zaspokojenie ich perspektywicznego zapotrzebowania we wszystkich dziedzinach przewozów; program ten będzie zmierzał do modernizacji wszystkich środków transportu, do racjonalnego rozwoju krajowych systemów komunikacyjnych powiązanych ze sobą nawzajem, a także powiązanych z europejską siecią komunikacyjną.

Jeśli chodzi o Stałą Komisję Lotnictwa Cywilnego RWPG, to przedmiotem jej szczególnej uwagi i wszechstronnej działalności będą zaaprobowane na XXX Sesji główne kierunki i zadania współpracy krajów członkowskich RWPG w dziedzinie transportu na lata 1976—1980 i na okres późniejszy. Wytyczne tego dokumentu będą przedmiotem rozważań na kolejnej trzeciej sesji Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG, która w dniach 23—26 bm. odbędzie się w Polsce.

a lotnictwo cywilne w Polsce

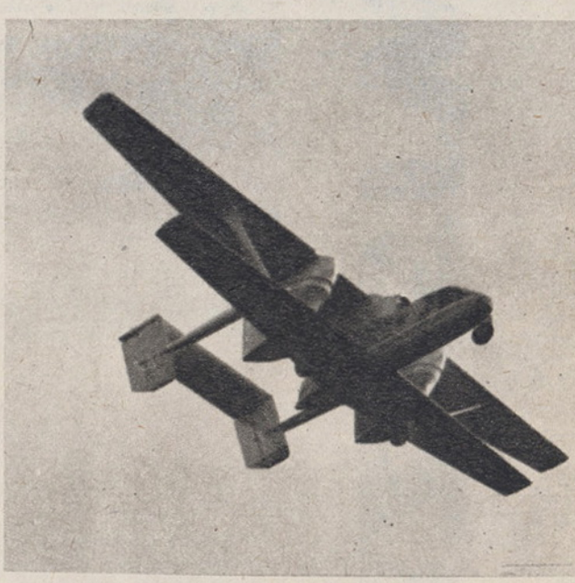
naszych zakładach naukowych i przemysłowych oraz w biurach konstrukcyjnych pracowało ponad stu radzieckich konsultantów, o tyle kilkuset naszych inżynierów i konstruktorów zdobywało bądź doskonaliło swoje kwalifikacje w ZSRR.

Szczególnie bezpośrednie i serdeczne więzy zacieśniły się przy tej okazji z biurami Generalnych Konstruktorów — Nowożyłowa, dra Olega Antonowa i dra Michaiła Mila. W rezultacie polscy fachowcy nie tylko że opanowali metody nowoczesnej produkcji, lecz wnieśli ze swej strony wiele udoskonaleń i nowatorskich rozwiązań wysoko ocenianych i życzliwie przyjmowanych w gronie specjalistów radzieckich. Przykładem może tu być śmigłowiec SM-1, którego resurs międzynaprawczy podniesiono w swoim czasie z 3000 do 7000 godzin. Podobnie rzecz się przedstawia z samolotem AN-2; okres międzynaprawczy pierwszych egzemplarzy tego samolotu wynosił 900 godzin, obecnie zaś 2500 godzin. Samolot ten doczekał się zresztą w okresie kilkunastoletniej produkcji wielu wersji, między innymi 12-osobowej wersji pasażerskiej o podwyższonym komforcie. Bardzo wysoką ocenę uzyskała opracowana w Mielcu nowa metoda zabezpieczania antykorozyjnego, oparta na bazie żywic epoksydowych, dla skrzydeł samolotów An-2.

Sporo zmian i ulepszeń wprowadzono również w silnikach produkowanych na licencji radzieckiej. W ostatnich latach przemysł polski przekazał ponadto przemysłowi radzieckiemu szereg samodzielnie opracowanych metod i technologii; między innymi technologię obróbki elektroiskrowej i elektrochemicznej, precyzyjnego kucia łopatek turbin oraz dokumentację remontową na silniki i przekładnie lotnicze.

Wyrazem obopólnie korzystnej i pogłębiającej się integracji jest między innymi polsko-radziecka umowa lotnicza podpisana w 1971 r., gwarantująca nieograniczone możliwości zbytu naszych śmigłowców i samolotów do ZSRR, co — jak wiadomo — jest jednym z podstawowych warunków wysokiej opłacalności produkcji. Jednym z tych samolotów będzie wspólne dzieło polskich i radzieckich konstruktorów, bardzo oryginalny samolot rolniczy o napędzie odrzutowym M-15. W biurach radzieckich i polskich konstruktorów rodzi się też aktualnie kolejny, nowoczesny śmigłowiec W-3; ponadto polscy specjaliści i polski przemysł wiele sobie obiecują jako kooperanci w produkcji nowoczesnego aerobusu typu Il-86. Rzecz zrozumiała, że — obok innych, doskonalszych i nowocześniejszych samolotów — również ten znajdzie się w stosownym czasie na wyposażeniu polskiego lotnictwa cywilnego.

Na marginesie tych wszystkich planów i horoskopów pragnąłbym podkreślić, iż strona polska z dużym zadowoleniem przyjęła ubiegłoroczną decyzję o przemianowaniu Sekcji Nr 5, tzn. Sekcji Lotniczej Stałej



Samolot M-15. Niżej: W warszawskim Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu.

Zdjęcia: PEZETEL i APN

TOWARZYSTWA LOTNICZE

AEROFŁOT

ZSRR

Radzieckie lotnictwo komunikacyjne ma wyjątkowo bogatą historię, obfitującą już od zarania w przykłady niezwykle dynamicznego rozwoju. Godnym szczególnego podkreślenia wydaje się być przy tym fakt, że już 17 stycznia 1921 r. Włodzimierz Lenin osobiście podpisał dekret Rady Komisarzy Ludowych „O powietrznym ruchu i powietrznym obszarze nad terytorium RSFRR i nad jej terytorialnymi wodami". Pięć miesięcy później wystartował z pasażerami na pokładzie słynny samolot „Ilia Muromiec", inaugurując komunikację lotniczą na trasie Moskwa — Charków. W następnym, 1922 r., otwarto pierwszą międzynarodową linię lotniczą Moskwa — Królewiec, przez Kowno.

Powołany dekretem państwowym przemysł lotniczy produkował, rewelacyjny na owe czasy, całkowicie metalowej konstrukcji — samolot ANT-2, oblatany 26 maja 1924 r. W czerwcu 1934 r. słynny pilot Gromow oblatuje równie rewelacyjny samolot ANT-20 „Maksym Gorkij" (ciężar w locie 42 t), mogący zabrać na pokład 64 pasażerów.

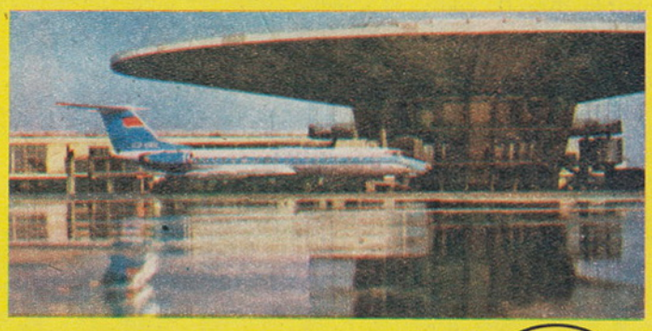
AEROFŁOT, jako jedyny w ZSRR i jeden z największych przewoźników lotniczych na świecie, również obecnie dysponuje niezwykle różnorodnym i nowoczesnym taborem latającym oraz ogromnym potencjałem przewozowym. Na jego liniach pojawił się, jako pierwszy w świecie, samolot odrzutowy Tu-104. W latach 1971—1975 wprowadzano do eksploatacji kolejne samoloty odrzutowe, a mianowicie: Il-62M, Tu-154, Tu-134 i Jak-40. W najbliższej natomiast przyszłości wystartuje do pierwszych lotów komunikacyjnych aerobus Il-86 (dla 350 pasażerów), samolot transportowy Il-76 o udźwigu 40 ton oraz średniodystansowy samolot pasażerski Jak-42 (dla 120 pasażerów).

Wydarzeniem na miarę historii było wyposażenie radzieckiego lotnictwa komunikacyjnego w samoloty Tu-144, dzięki czemu AEROFŁOT pobił znów rekord, wyprzedzając o miesiąc towarzystwa lotnicze, które wprowadziły do eksploatacji samoloty o podobnych parametrach, czyli „Concorde".

W 1975 r. AEROFŁOT przewiózł ok. 98 mln pasażerów (w tym ponad 2 mln na liniach międzynarodowych), co stanowi ponad 18 proc. ogółu przewozów pasażerskich w skali światowej. Długość linii lotniczych AEROFŁOTU przekracza 800 tys. km. Samoloty obsługują 3 500 miejscowości, wykonując ok. 3 000 lotów dziennie i przewożą w okresach szczytu ponad 400 tys. pasażerów na dobę.

Do końca 1975 r. Związek Radziecki zawarł umowy o komunikacji lotniczej z 79 krajami na wszystkich kontynentach, a samoloty AEROFŁOTU utrzymywały stałą komunikację z 71 krajami. Do portów lotniczych ZSRR docierają w lotach regularnych samoloty z 30 krajów świata.

W porcie lotniczym Moskwa-Szeremietiewo.



BALKAN

Bułgaria

Działalność bułgarskiego lotnictwa cywilnego datuje się od 1927 r. Zapoczątkowały ją samoloty Junkers F-13 na liniach między trzema portami w kraju (Sofia, Ruse i Warna).

Powojenną działalność rozpoczęto w 1947 r., uruchamiając pierwszą linię międzynarodową Sofia — Budapeszt (na 14-miejscowych samolotach Junkers Ju-52). W następnym roku uruchomiono połączenie do Belgradu i Pragi (Li-2, od 1956 r. Il-14). W 1958 r. uruchomiono komunikację z Moskwą, a w dwa lata później wykonano pierwsze loty do krajów Europy zachodniej, w tym do Kopenhagi.

Po wprowadzeniu do eksploatacji samolotów Il-18, w 1963 r. rozpoczęto loty do Afryki północnej (Tunezja i Algieria). Następnie zapoczątkowano loty czarterowe i turystyczne między Bułgarią i Wielką Brytanią oraz krajami Europy zachodniej, a w 1966 r. przedłużono linię do Casablanki. W 1967 r. lotnictwo cywilne Bułgarii otrzymuje pierwsze samoloty odrzutowe Tu-134, a w 1968 r. towarzystwo lotnicze TABSO zmienia nazwę na BALKAN. W 1972 r. wprowadzono Tu-154.

Samoloty bułgarskie utrzymują regularną komunikację lotniczą oraz wykonują loty czarterowe do krajów Europy wschodniej i Europy zachodniej, lądując m.in. w międzynarodowych portach krajów RWPG oraz w portach lotniczych Europy zachodniej: Madrycie, Londynie, Kopenhadze, Sztokholmie. Poza tym latają do portów Afryki północnej (Casablanka, Algier, Tunis, Tripolis) i Bliskiego Wschodu, m.in. do Bejrutu, Damaszku i Bagdadu. Sieć krajowych linii lotniczych obejmuje z Sofią 12 portów lotniczych.

Do końca 1975 r. Bułgaria podpisała umowy o komunikacji lotniczej z 47 krajami. Samoloty Balkanu latały do 30 krajów, a do lotniczych portów Bułgarii latają samoloty komunikacyjne 14 krajów.

Park lotniczy Balkanu składa się z samolotów Tu-154, Il-18, Tu-134, i Tu-134A, An-24 oraz Jak-40.

W 1975 r. Balkan przewiózł ponad 990 tys. pasażerów w lotach międzynarodowych i 850 tys. w lotach krajowych.

Port lotniczy w Warnie (Bułgaria).

ČSA

Czechosłowacja

ČSA (Ceskoslovenskie Aerolinie) zorganizowano w 1923 r. W 1927 r. samoloty ČSA latają do Pragi, Brna, Bratysławy, Koszyc i Mariańskich Łaźni. W 1930 r. uruchomiono międzynarodową komunikację lotniczą z Zagrzebiem, a w 1936 r. z Moskwą (DC-2). W 1938 r. samoloty ČSA obsługiwały 11 portów krajowych, a sieć zagraniczna obejmowała ZSRR, Rumunię, Węgry, Jugosławię, Belgię, Francję i Włochy. Park samolotów ČSA w ostatnich latach przedwojennych składał się z 14 samolotów (Fokker, Savoia Marchetti i Airspeed Envoy). Do 1938 r. samoloty ČSA wykonały 1 402 tys. km lotów, przewożąc 32 700 pasażerów.

Po wyzwoleniu towarzystwo lotnicze ČSA stało się przedsiębiorstwem państwowym. Już w 1947 r. uruchomiło ono międzynarodowe linie do kilku krajów europejskich oraz do Kairu. W 1957 r. ČSA, jako jedno z pierwszych towarzystw lotniczych świata, wprowadziło na linie międzynarodowe odrzutowe samoloty komunikacyjne Tu-104A. Loty rozpoczęły się na trasie do Moskwy, następnie odbywały się na Bliski Wschód (Kair i Bahrein), na Daleki Wschód (Bombaj), do Afryki zachodniej, a także po wydłużeniu już istniejących linii — z Bombaju do Dżakarty przez Rangun. W 1962 r. samoloty ČSA przelatują przez Północny Atlantyk, otwierając nową linię Praga — Hawana. W 1968 r. wprowadzono do eksploatacji samoloty Il-62, którymi od 1970 r. ČSA utrzymuje regularne połączenia północno-atlantyckie przez Amsterdam do Montrealu i Nowego Jorku. W 1975 r. otwarto nową linię lotniczą Berlin — Tatry. Ponadto przygotowuje się grunt do ewentualnego uruchomienia komunikacji lotniczej z Portugalią, Kuwejtem, Libią, Sri Lanką, Filipinami, Bangladeszem i Socjalistyczną Republiką Wietnamu.

Samoloty ČSA latają regularnie do 50 portów zagranicznych oraz do 14 portów krajowych. Poza tym 4 porty krajowe: Mariańskie Łaźnie, Uherské Hradiště, Zilina i Lecenes są obsługiwane w sezonie letnim. Długość linii lotniczych w 1975 r. wynosiła 116 212 km, w tym 5 531 km przypadało na linie krajowe.

ČSA wraz z krajowym przedsiębiorstwem lotniczym Slovair (zorganizowane w 1969 r.) dysponują samolotami Il-62, Il-18, Tu-134A, Il-14, Jak-40 i L-410.

Port lotniczy Praga—Ruzyne.

CUBANA

Kuba

Towarzystwo lotnicze CUBANA (Empresa Consolidada Cubana de Aviacion) startowało do pierwszych lotów komunikacyjnych w czerwcu 1961 r. Jest ono sukcesorem towarzystwa Compania Cubana de Aviacion, którego początki datują się od 1929 r.

Międzynarodowe przewozy pasażerów i ładunków rozpoczęto z Hawany do Meksyku, Montrealu, Panamy, Limy, Kingston, Georgetown, portów Hiszpanii oraz do Pragi i Berlina. Równolegle rozpoczęto loty do portów krajowych, a mianowicie Santiago de Cuba, Camaguey, Santa Clara, Baracoa, Nueva Gerona, Cienfuegos, Maisy i Nicaro.

Do 1975 r. Republika Socjalistyczna Kuby podpisała umowy o międzynarodowej komunikacji lotniczej z 24 krajami. Do portów Kuby przylatują samoloty regularnej komunikacji lotniczej 6 krajów, natomiast samoloty CUBANY przewożą pasażerów i towary do 10 krajów.

W 1975 r. CUBANA zajmowała drugie, po Związku Radzieckim, miejsce w ogólnej pracy przewozowej towarów między krajami RWPG. Udział CUBANY w tym zakresie wynosił 11,54 proc.

W roku bieżącym CUBANA uruchomiła nową międzynarodową linię lotniczą Hawana — Panama oraz linię towarową na Jamajkę i do Madrytu. W najbliższych latach przewidziano zawarcie umów o komunikacji lotniczej z Holandią, Kolumbią, Wenezuelą, Francją, Islandią, Costa Ricą, Sierra Leone, Wyspami Bohamskimi i Wyspami Zielonego Przylądka.

W 1976 r. przewidziano uruchomienie linii międzynarodowej Hawana — — Montreal i Hawana — Barbados — Konakry. Planuje się również zwiększenie częstotliwości lotów na liniach Hawana — Madryt — Praga, Hawana — Madryt — Berlin oraz Hawana — Kingston na Jamajce.

Na początku 1976 r. CUBANA zatrudniała 1 775 ludzi, dysponując parkiem 31 samolotów, w tym: 2 DC-8-40, 2 Il-62, 4 „Britannia-300", 4 Il-18, 6 An-24 i 13 Il-14. Z ogólnej liczby samolotów 13 proc. przypada na dalekodystansowe samoloty odrzutowe, 45 proc. na samoloty turbośmigłowe i 42 proc. na samoloty tłokowe Il-14.

W porcie lotniczym stolicy Kuby — Hawanie.

INTERFLUG

NRD

Towarzystwo lotnicze NRD występujące początkowo pod nazwą Deutsche Lufthansa, zostało zorganizowane w 1954 r. Po otrzymaniu z ZSRR pierwszych samolotów Il-14, towarzystwo lotnicze NRD rozpoczyna 4 lutego 1956 r. regularne loty na linii Berlin — Warszawa oraz uruchamia komunikację lotniczą z innymi krajami socjalistycznymi. Równocześnie, w oparciu o samoloty An-2, organizuje krajowe połączenia lotnicze z Berlina do Lipska, Erfurtu, Drezna, Karl-Marx-Stadt i Barth. Komunikacja lotnicza upowszechnia się szybko. W 1958 r. na jednej tylko trasie z Karl-Marx-Stadt do Berlina przewieziono samolotami 10 176 pasażerów.

W następnych latach wprowadzono nowe typy samolotów, w tym Il-18. W 1963 r. następuje zmiana nazwy towarzystwa na INTERFLUG, który w latach 1965—1966 znacznie zwiększa zasięg swej działalności, uruchamiając połączenie lotnicze z Afryką północno-wschodnią (Kair) i Afryką zachodnią (Bamako i Konakry). Nawiązano również komunikację z kontynentem azjatyckim, uruchamiając linię do Damaszku, a w następnych latach do Bagdadu i Bejrutu. W tym samym czasie doszło też połączenie z Leningradem.

Do parku eksploatowanych już samolotów An-24 i Il-18 wprowadza się w 1969 r. pierwsze, 72-miejscowe samoloty odrzutowe Tu-134 i w 1970 r. samoloty odrzutowe Il-62. W oparciu o ten sprzęt INTERFLUG uruchamia linię lotniczą do Wiednia oraz wchodzi na dalekie międzykontynentalne trasy — do Dakki, Hanoi i Hawany.

Z myślą o dalszym rozwoju INTERFLUG podpisał niedawno umowy o działalności lotniczej z Socjalistyczną Republiką Wietnamu, Turcją, Norwegią, Belgią, Szwecją, Szwajcarią, Portugalią i Danią. Zamierza również przeprowadzić rozmowy w sprawie nowych, względnie przedłużenia dotychczasowych umów o komunikacji lotniczej z Austrią, Nigerią, Liberią, Pakistanem, Ghaną, Laosem, Indią, Francją i Grecją. Przewiduje się również otwarcie linii dalekowschodniej Berlin — Karaczi. Do końca 1975 r. INTERFLUG podpisał porozumienie o komunikacji lotniczej z 33 krajami, a regularne loty wykonywał do 26 krajów. Do portów lotniczych NRD regularne loty wykonują samoloty z 17 krajów.

Krajowa komunikacja lotnicza NRD obejmuje wraz z Berlinem sześć portów, w tym: Heringsdorf, Drezno, Lipsk, Erfurt i Barth.

W skład parku lotniczego wchodzą samoloty odrzutowe Il-62, Tu-134 i Tu-134A oraz turbośmigłowe Il-18 i An-24.

W okresie swej 20-letniej działalności INTERFLUG przewiózł ok. 11 milionów pasażerów, w tym tylko w 1975 r. 1 029 tys. pasażerów na liniach międzynarodowych.

Port lotniczy stolicy NRD — Berlin-Schoenefeld.

MALEV

Węgry

Początki węgierskiej komunikacji lotniczej sięgają 1922 r. Zapoczątkowało ją towarzystwo lotnicze pod nazwą MALERT. Od 1923 r. samoloty MALERT-u (typu Fokker F.III) latają na trasie Budapeszt — Wiedeń. Ponadto, w sezonie letnim, wprowadzono loty typu aerotaxi z Budapesztu do miejscowości turystycznej nad Balatonem. W 1930 r. na wyposażenie węgierskiego lotnictwa komunikacyjnego wchodzą nowe samoloty F-VII, a w pięć lat później Ju-52 (15-miejscowe) oraz Savoia — Marchetti SM-75 (18-miejscowy). Równocześnie MALERT przedłuża swoje linie do kolejnych portów europejskich, w tym do Pragi, Warszawy, Monachium i Bukaresztu. Do 1939 r. sieć linii europejskich MALERT-u powiększyła się nieznacznie, a mianowicie o linię do Salzburga w Austrii i Aradu w Rumunii.

Po II wojnie światowej działalność węgierskiego lotnictwa komunikacyjnego odradzała się przy dużej pomocy ZSRR. Nowo zorganizowane, państwowe przedsiębiorstwo lotnicze występujące pod nazwą MASZOVLET (Magyar Szovjet Legiforbalmi Tarsasag) inauguruje w 1946 r. lotniczą komunikację krajową z Budapesztu do Debrecen i Nyiregyhaza (samoloty Li-2). Międzynarodową komunikację zapoczątkowano w 1947 r. przez uruchomienie linii lotniczej do Czechosłowacji (Praga) i Jugosławii (Belgrad).

W 1956 r. ulega zmianie nazwa przedsiębiorstwa na MALEV (Magyar Legihozlakedesi Vallalat). W 1957 r. wprowadzono do eksploatacji samoloty Il-14, a w rok później uruchomiono komunikację na trasie Budapeszt — — Moskwa oraz Budapeszt — Amsterdam, Bruksela i Kopenhaga. W kilka lat później samoloty MALEVU Il-18 przedłużają trasy na północ — do Londynu oraz poza Europę — do Kairu.

Wprowadzenie do eksploatacji w 1969 r. pierwszych samolotów odrzutowych Tu-134 zbiegło się z likwidacją krajowej komunikacji lotniczej, z jednoczesnym wydłużeniem oraz uruchomieniem nowych linii międzynarodowych, m.in. na Bliski Wschód — do Bejrutu i Damaszku. Najdalej wysunięte porty w Europie zachodniej, do których latają samoloty MALEVU, to: Madryt, Londyn, Helsinki i Moskwa. Na Bliskim Wschodzie — Damaszek.

Do 1975 r. Węgry podpisały umowy o komunikacji lotniczej z 39 krajami, a samoloty MALEVU utrzymywały regularną komunikację z 24 krajami świata, przewożąc na liniach międzynarodowych 465 tys. pasażerów. W lotniczych portach Węgier lądowały samoloty komunikacyjne 18 krajów.

MONGOŁFŁOT

Mongolia

Towarzystwo lotnicze Mongofiot zostało zorganizowane w 1956 r. przy współudziale i pomocy radzieckiego AEROFŁOTU. Pierwsze starty samolotów komunikacyjnych na liniach krajowych i międzynarodowych z Ułan Bator do Irkucka i Pekinu rozpoczęto w lipcu 1956 r. Druga z tych tras została jednak w niedługim czasie zaniechana.

Mongolska Republika Ludowo-Demokratyczna zawarła do 1975 r. umowy o komunikacji lotniczej z 5 krajami. Regularną komunikację z MRL-D utrzymuje dotychczas AEROFŁOT.

Według danych ICAO, MONGOŁFŁOT dysponuje 4 samolotami An-24, 3 Il-14 oraz samolotami An-2 i Jak-12. W skład parku lotniczego wchodzą również śmigłowce typu Mi-4 oraz samoloty do zadań agrolotniczych i sanitarnych.

W międzynarodowej komunikacji lotniczej MONGOŁFŁOT przewiózł w 1975 r. ok. 9 tys. pasażerów. Wzrost międzynarodowego przewozu pasażerów w stosunku do 1974 r. ocenia się na 111 proc.

Długość linii lotniczych MONGOŁOFŁOTU wynosiła 33 400 km w 1974 r., w tym 500 km przypadało na linie zagraniczne.

Wśród krajów RWPG Mongolia ma najwyższy udział lotnictwa w ogólnej strukturze przewozów pasażerskich, wynosi on bowiem aż 20,2 proc.

TAROM

Rumunia

Działalność rumuńskiego lotnictwa komunikacyjnego rozpoczęła się w drugiej połowie lat 20-tych. Zainaugurowały ją samoloty De Havilland DH-9 i Ansaldo A-300 na linii krajowej z portu Galati do Christinau i Jasi. Do 1936 r., tj. do uruchomienia pierwszej międzynarodowej linii lotniczej do Pragi, działały na terenie Rumunii trzy przedsiębiorstwa lotnicze: SNNA (National Service for Air Navigation), LARES (Liniile Aeriene Romane Exploatate de Stat) oraz przedsiębiorstwo lotnicze SARTA (Societatea Romana de Transport Aerien). W końcu lat 30-tych LARES i SARTA połączyły się w jedno towarzystwo o nazwie — Liniile Aeriene Romanae Exploatate cu Statul (6 samolotów Lockheed-10, 3 Savoia-Marchetti SM-83 i 2 Douglas DC-3).

Po II wojnie światowej zorganizowano w Rumunii, przy współpracy Związku Radzieckiego, cywilne towarzystwo lotnicze pod nazwą TARS (Transporturi Aeriene Romana Sovietica). W 1947 r. otwarto międzynarodowe linie do Czechosłowacji, Węgier i Polski (Li-2 i Ju-52). W 1954 r. przemianowano TARS na przedsiębiorstwo państwowe TAROM (Transporturile Aeriene Romine). W 1955 r. przedłużono sieć linii do Moskwy oraz wielu krajów europejskich. W 1962 r. wprowadzono do eksploatacji samoloty Il-18, a potem An-24, a następnie Il-62. TAROM korzysta również z samolotów BAC-111 (80-miejscowe) i Boeing-707-320. W 1974 r. uruchomiono linię do Pekinu przez Ateny, Teheran i Karaczi oraz linię północno-atlantycką przez Amsterdam do Nowego Jorku. W 1975 r. otwarto nowe linie lotnicze Bukareszt — — Kuwejt, Bukareszt — Tripolis i Bukareszt — Amman.

Od 1976 r. działa w Rumunii obok TAROM nowe przedsiębiorstwo czarterowe pod nazwą LAR.

Komunikacja międzynarodowa TAROM obejmuje wiele portów Europy wschodniej i zachodniej, porty Bliskiego i Dalekiego Wschodu oraz Nowy Jork w Ameryce Północnej. Komunikacja krajowa wiąże Bukareszt z 13 rumuńskimi portami lotniczymi.

Rumunia podpisała umowy o komunikacji lotniczej z 24 krajami. Samoloty TAROM latają do 27 krajów, a w portach Rumunii lądują samoloty z 15 krajów świata.

PLL LOT

Polska

Polskie Linie Lotnicze są znane najbardziej polskiemu czytelnikowi. O LOCIE obszerniej — w LOT NOWINACH.

KRAJÓW RWPG

WSPÓŁPRACA

Współpraca lotnicza między poszczególnymi państwami socjalistycznymi ma wiele aspektów. Jeden z nich to współpraca towarzystw lotniczych. W związku z tym zwróciliśmy się do przedstawicieli towarzystw lotniczych reprezentujących w naszym kraju trzy państwa sąsiedzkie — ZSRR, CSRS i NRD, z następującymi pytaniami:

1. Jak się układa Pana współpraca z przedstawicielami polskiego lotnictwa cywilnego i na jakich koncentruje się ona odcinkach?

2. Jakie, w odczuciu i ocenie Pana, płyną stąd obustronne korzyści?

3. Czego życzyłby Pan sobie w imię dalszego pogłębiania i rozwoju tej współpracy?

A oto, co na pytania te odpowiedzieli nam:

GAWRIŁ WASIN — generalny przedstawiciel AEROFŁOTU w Polsce.

1. Nasze Generalne Przedstawicielstwo prowadzi systematyczną działalność w dziedzinie wzajemnej współpracy ze wszystkimi organizacjami polskiego lotnictwa cywilnego działającymi pod kierownictwem Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, a szczególnie z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT — naszym generalnym przedstawicielem, opierając się na porozumieniu zawartym między rządami ZSRR i PRL w sprawie komunikacji lotniczej.

Formy współpracy są bardzo rozległe i różnorodne. Są to, przede wszystkim, kontakty osobiste i spotkania robocze poświęcone wymianie poglądów na sprawę aktualnego stanu i perspektyw rozwoju przewozów lotniczych między naszymi krajami, omówieniu rezultatów działalności naszych przedsiębiorstw lotniczych w dziedzinie wzajemnej współpracy, poszukiwaniu nowych metod w zakresie usprawnienia obsługi samolotów i pasażerów na eksploatowanych wspólnie liniach lotniczych. Najważniejsze jednak w naszej pracy jest umacnianie i rozszerzanie braterskiej przyjaźni i wzajemnej współpracy między pracownikami lotnictwa cywilnego ZSRR i PRL.

2. Korzyść ze wzajemnej współpracy jest ogromna. Dzięki niej można bowiem szybko, rzeczowo, na wspólnej platformie rozwiązywać różne problemy bezpieczeństwa i regularności lotów, technicznej i komercyjnej obsługi rejsów **AEROFŁOTU** i PLL LOT, systematycznie rozwijać kontakty lotnicze między naszymi krajami. Jeśli w 1970 r. samoloty **AEROFŁOTU** przewiozły z Warszawy do Moskwy, Leningradu i Kijowa około 18 tysięcy pasażerów, to w roku bieżącym przewieziemy już ponad 45 tysięcy osób, a zatem przewozy zwiększą się o dwa i pół raza. Taką samą liczbę pasażerów przewiozą Polskie Linie Lotnicze LOT. Na linii komunikacyjnej Warszawa — Moskwa — Warszawa, **AEROFŁOT** i PLL LOT codziennie wykonują rejsy na samolotach produkcji radzieckiej Tu-154 i Il-62 i w ciągu jednego dnia przewożą po 300 pasażerów w obie strony.

3. Naszym najszczerszym życzeniem jest ciągłe doskonalenie wzajemnej współpracy. Dobry przykład stanowi tu porozumienie zawarte między Centralnym Zarządem Ministerstwa Transportu Lotniczego (CU MWS) i PLL LOT w sprawie współzawodnictwa socjalistycznego, zmierzającego do przekształcenia linii lotniczej Warszawa — Moskwa — Warszawa w linię wzorowej obsługi. Współzawodnictwo to sprzyjać będzie usprawnieniu całej pracy zarówno **AEROFŁOTU**, jak i PLL LOT w zakresie jeszcze lepszej wzajemnej obsługi rejsów, co — w ostatecznym rachunku — wyjdzie na korzyść pasażerom podróżującym naszymi samolotami, a także przyjaźń między naszymi krajami będzie się umacniać.

JAN SMATANA — przedstawiciel ČSA w Polsce.

1. Współpraca — tak z Ministerstwem Komunikacji jak i z CZLC, ZRLiLK, LOT — układa się bardzo dobrze. Koncentruje się przede wszystkim na ścisłej współpracy z PLL LOT w zakresie sprawnej obsługi ruchu pasażerskiego na trasach obsługiwanych przez LOT i ČSA. Obecnie nasza uwaga koncentruje się na współpracy z PLL LOT i ich pomocy, tak organizacyjnej jak technicznej i szkoleniowej, związanej z instalacją elektronicznego systemu rezerwacyjnego „Gabriel" na placówce ČSA w Warszawie. Świetna współpraca z przedstawicielami polskiego lotnictwa cywilnego daje doskonałe wyniki przy organizowaniu i wykonywaniu przez Czechosłowackie Linie Lotnicze lotów specjalnych w sezonie letnim do Gdańska i Rzeszowa.

2. Wynikiem tej współpracy są obustronne korzyści ekonomiczne, a także miła, przyjacielska atmosfera, z którą Czechosłowackie Linie Lotnicze ČSA spotykają się na terenie Polski we wszystkich placówkach lotnictwa cywilnego, ze strony wszystkich służb z nim związanych. Powoduje to ciągłą poprawę jakości usług świadczonych naszym pasażerom.

3. Życzyłbym sobie, aby nadal nasza współpraca układała się i rozwijała pomyślnie, powodować będzie to bowiem zawsze obustronne korzyści ekonomiczne.

Jednocześnie przy tej miłej okazji chciałbym bardzo podziękować przedstawicielom polskiego lotnictwa cywilnego, pracownikom PLL LOT, które pełnią na terenie Polski funkcje Generalnego Agenta ČSA, a szczególnie wszystkim pracownikom Międzynarodowego Portu Lotniczego Okęcie i portów krajowych w Rzeszowie i w Gdańsku, a także pracownikom polskim zatrudnionym w Przedstawicielstwie Czechosłowackich Linii Lotniczych ČSA w Warszawie — za świetną współpracę oraz życzyć im wszystkim powodzenia i sukcesów, tak w pracy zawodowej jak i w życiu osobistym.

EBERHARD HANTSCH — przedstawiciel INTERFLUGU w Polsce.

1. Przede wszystkim pragnąłbym podkreślić, że współpraca ta opiera się o bardzo cenne, z naszego punktu widzenia, tradycje. Pamiętać bowiem trzeba, że to właśnie Polskie Linie Lotnicze LOT były tym pierwszym towarzystwem lotniczym, którego samoloty zainaugurowały w maju 1946 roku komunikację na trasie Warszawa — Berlin — Schönefeld. W dziesięć lat później, a więc w 1956 roku, wystartowały na tę samą trasę samoloty nowo utworzonego towarzystwa lotniczego INTERFLUG, co było równoznaczne z naszym pierwszym krokiem wiodącym na przyszłe, międzynarodowe szlaki. Linia lotnicza Warszawa — Berlin — Warszawa jest więc najstarszą linią lotniczą INTERFLUGU, uruchomioną w ścisłym współdziałaniu z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT. Aktualnie linia ta jest eksploatowana kilkakrotnie na dobę. INTERFLUG i LOT współpracują ponadto na płaszczyźnie przemysłowej, handlowej i finansowej w ramach tzw. Porozumienia Sześciu oraz Umowy Berlińskiej, zawartej przez 9 towarzystw lotniczych naszej wspólnoty socjalistycznej.

Obok wzajemnego wypełniania generalnych zobowiązań, INTERFLUG i LOT popierają się na wielu innych odcinkach; między innymi w zakresie dostaw części zamiennych i agregatów. Istnieją też liczne związki wynikające nie tylko ze współpracy poszczególnych służb i specjalistów lotniczych, lecz również bezpośrednie kontakty organizacji partyjnych, związkowych i młodzieżowych. Na tych płaszczyznach zadzierzgnęło się wiele osobistych przyjaźni, czemu sprzyja m. in. wymiana urlopowa oraz wymiana innych doświadczeń z zakresu pracy społeczno-politycznej i zawodowej.

2. Wymiana doświadczeń jest, jak wiadomo, najtańszą inwestycją i jako taka posiada wielkie znaczenie ekonomiczne. Dobra współpraca w dziedzinie ekonomicznej, politycznej i kulturalnej przyczynia się do rozwoju kontaktów międzyludzkich i do lepszego, wzajemnego zrozumienia. W interesującym nas tu przypadku owocuje to m. in. w zadowalającym wzroście ruchu lotniczego na liniach Warszawa — Berlin — Warszawa oraz Berlin — Gdańsk — Berlin, co uwidoczniło się zwłaszcza od roku 1972, tj. od czasu wprowadzenia bezpaszportowego i bezwizowego ruchu turystycznego między naszymi krajami. W konsekwencji liczba pasażerów przewiezionych na trasie Berlin — Warszawa zwiększyła się od 1972 roku więcej niż pięciokrotnie. Podobne wskaźniki rozwoju odnotowuje się na linii Berlin — Gdańsk — Berlin.

3. Jestem przekonany, że współpraca między INTERFLUGIEM i LOTEM będzie się pomyślnie rozwijać również w latach następnych; że ulegną dalszemu rozwojowi także kontakty osobiste oraz wymiana doświadczeń między pracownikami naszych linii lotniczych. Wiążemy przy tym duże nadzieje z rozbudową portu lotniczego Warszawa-Okęcie i bardzo liczymy na nią, zwłaszcza w trosce o usprawnienie systemu odprawy pasażerów oraz polepszenie warunków pracy naszego przedstawicielstwa przy obsłudze gości, załóg i samolotów INTERFLUGU.

Na zakończenie chciałbym podziękować pracownikom LOTU za dobrą współpracę i zapewnić, że z naszej strony współpracę tę będziemy się starali wszechstronnie umacniać i, ku obustronnej korzyści, odpowiednio kształtować.

ODWIEDZAMY SIĘ CORAZ CZĘŚCIEJ

Przewozy lotnicze między krajami RWPG zwiększają się z roku na rok przeciętnie o 17 proc. Stanowią one obecnie (dane za rok 1975) 47 proc. ogółu międzynarodowych przewozów naszych krajów, jeśli brać pod uwagę liczbę pasażerów i 31,5 proc. według pracy przewozowej w tonokilometrach.

W porównaniu z rokiem 1960 wzrosły one 12,5-krotnie, a w latach 1971—1975 — przeszło dwukrotnie.

W roku 1975 w lotach między krajami RWPG nasze przedsiębiorstwa przewiozły 3 297 tys. pasażerów i 29,9 tys. ton ładunków wykonując 566 mln tkm pracy przewozowej.

Udział poszczególnych krajów w tych przewozach w roku 1975 wynosił:

	Wg liczby pasażerów	Wg pracy przewoz.
Bułgaria — „Bałkan"	10,3%	11,2%
Czechosłowacja — ČSA	14,2	13,9
Kuba — „Cubana"	0,4	3,1
Mongolia — „Mongolflot"	0,3	0,1
NRD — „Interflug"	27,4	18,8
Polska — LOT	9,0	5,0
Rumunia — „Tarom"	3,0	2,1
Węgry — „Malev"	7,1	4,5
ZSRR — „Aeroflot"	28,3	41,3

Najwięcej pasażerów między krajami naszej wspólnoty przewiózł radziecki „Aeroflot" — 933 tys. Następne miejsce w tych przewozach zajmuje „Interflug" — 903 tys., a dalej: ČSA — 468 tys., „Bałkan" — 341 tys., LOT — 299 tys., „Malev" — 234 tys., „Tarom" — 99 tys. „Aeroflot" przewozi również najwięcej ładunków — 16 tys. ton (59,9% ogółu).

Największy ruch pasażerski panuje między Związkiem Radzieckim a NRD. Między tymi krajami podróżowało w roku ubiegłym 614 tys. osób: 296 tys. pasażerów odbyło podróż między NRD, a Bułgarią (głównie turyści i wczasowicze w sezonie letnim), zaś 268 tys. między Związkiem Radzieckim, a Czechosłowacją. Najwięcej towarów przewozi się między Bułgarią, a ZSRR (11,3 tys. ton w roku 1975) oraz między Związkiem Radzieckim, a NRD (3,5 tys. ton).

Największą liczbę pasażerów zanotowano w roku ubiegłym na liniach do Moskwy. Między Moskwą, a Berlinem podróżowało 299 tys. osób, między Moskwą, a Pragą — 170 tys., między Moskwą, a Warszawą — 149 tys. Ponad 100 tys. pasażerów podróżowało również na liniach Berlin — Budapeszt (184 tys.) i Praga — Berlin (114 tys.).

Najbardziej nas interesująca liczba pasażerów podróżujących między krajami RWPG, a Polską osiągnęła w roku ubiegłym 512 tys. W porównaniu z rokiem 1970 (220 tys.) wzrosła ona o 130%. Na LOT przypada z tej liczby 299 tys., tj. 60%. Najwięcej podróżnych przekraczało granicę polsko-radziecką — 170 tys., z czego 100 tys. przewiózł LOT. Między Polską, a Bułgarią przewieziono 115 tys. (LOT — 68 tys.), z/do NRD — 66 tys. (LOT — 26 tys.), z/do Węgier 63 tys. (LOT — 43 tys.), z/do Czechosłowacji — 51 tys. (LOT — 25 tys.), z/do Rumunii — 48 tys. (LOT — 38 tys.).

Odwiedzamy się więc coraz liczniej i częściej.

J. Os.

Tu-144 „Aeroflotu"

SZYBCIEJ niż reszta ŚWIATA

Podobnie jak w wielu innych dziedzinach, również i w transporcie lotniczym powojenne tempo rozwoju jest wyższe w krajach socjalistycznych niż przeciętne w reszcie świata. Odnosi się to zarówno do przewozów krajowych jak i międzynarodowych, które — ze względu na swój charakter — będą nas tu szczególnie interesowały.

Jeśli przyjąć za punkt startu rok 1960, kiedy to, po wprowadzeniu do eksploatacji samolotów o napędzie odrzutowym, rozpoczął się na całym świecie przyśpieszony wyścig w zdobywaniu nowych rynków lotniczych, a jednocześnie zaznaczyła się poprawa ogólnej sytuacji politycznej świata, to w okresie ostatnich 15 lat (1961—1975) międzynarodowe przewozy lotnicze zwiększyły się

— na całym świecie (ściślej w krajach ICAO) — 7,3-krotnie, a

— w krajach RWPG — 14,3-krotnie.

Tempo wzrostu w krajach RWPG było więc dwukrotnie wyższe od przeciętnego na świecie. Gdyby chcieć porównywać rok 1975 z 1955, wielokrotność wyniosłaby: na świecie — 15, a w krajach RWPG aż 50. Rok 1955 nie jest jednak odpowiedni do porównań ze względu na ówczesną sytuację międzynarodową, nie sprzyjającą rozwojowi linii zagranicznych naszych krajów.

W poszczególnych okresach 5-letnich wzrost wynosił:

	1960—1955	1965—1960	1970—1965	1975—1970
Świat	2,1 raza	2,1 x	2,2 x	1,6 x
Kraje RWPG	3,5	2,7	2,5	2,0

Charakterystyczne są dane za ostatni okres. Gdy wskutek pogarszającej się sytuacji ekonomicznej w krajach kapitalistycznych tempo wzrostu przewozów na świecie znacznie się zmniejszyło, w krajach RWPG utrzymało się ono prawie na niezmienionym poziomie. Jeszcze bardziej wymowne są dane za dwa ostatnie lata (1974—1975): międzynarodowe przewozy lotnicze świata zwiększyły się zaledwie o 12%, podczas gdy w krajach RWPG wzrosły one aż o 50%.

Wzrostowi przewozów w naszych krajach towarzyszył odpowiedni postęp techniczny. Samoloty odrzutowe (Tu-104) Związek Radziecki i Czechosłowacja wprowadziły na swoje linie międzynarodowe w tym samym okresie, co przodujące kraje Zachodu. Tabor lotniczy przedsiębiorstw przewozowych naszych krajów stale i szybko jest modernizowany. Nasi powietrzni przewoźnicy rozporządzają obecnie całą gamą nowoczesnych samolotów produkcji radzieckiej. Szybko rozbudowuje się i unowocześnia lotnicza infrastruktura naszych krajów.

Kraje RWPG mają umowy międzypaństwowe o komunikacji lotniczej z 85 państwami na całej kuli ziemskiej. Z wyjątkiem NRD i Mongolii, wszystkie należą do ICAO; LOT i CSA są członkami IATA. Przedsiębiorstwa przewozowe naszych krajów obsługują obecnie 310 linii międzynarodowych do 82 krajów. Po przystąpieniu do RWPG Kuby, operują one z trzech kontynentów. Do naszych krajów latają stale samoloty 29 towarzystw obcych (najliczniej reprezentowane są: AUA, SAS i „Air France"). W roku ubiegłym w lotach międzynarodowych przedsiębiorstwa transportu lotniczego krajów RWPG przewiozły 7 mln pasażerów i 122 tys. ton ładunków, wykonując 1,8 mld tkm ogólnej pracy przewozowej. Na podkreślenie zasługuje duża przeciętna odległość przewozowa, wynosząca 2 100 km w przewozie pasażerów i 3 060 km w przewozie ładunków (średnia światowa wynosi odpowiednio 1 320 i 2 600 km). Stosunkowo wysoki jest także wskaźnik wykorzystania oferowanej zdolności przewozowej (58%).

Dominujący udział w przewozach międzynarodowych krajów RWPG ma, oczywiście, Związek Radziecki, na który przypada obecnie 45,3% ogólnej pracy przewozowej. W przewozach krajowych Związek Radziecki zajmuje drugie po Stanach Zjednoczonych miejsce w świecie przewożąc 23% liczby pasażerów (w roku 1975 — 96 mln) i wykonując 27% pracy przewozowej świata. Należy zauważyć, że transport lotniczy w ZSRR odgrywa dużą rolę w całym systemie transportowym wykonując obecnie ponad 15% wszystkich przewozów pasażerskich na terenie Kraju Rad (w Bułgarii 5,9%, w Rumunii 4,7%, w Czechosłowacji 3,9%, w Polsce — 1,5%). Bardzo rozwinięte są przewozy wewnętrzne w Czechosłowacji (1 127 tys. pasażerów w roku 1975) i w Bułgarii (850 tys.). Kraje te osiągają jeden z najwyższych w świecie wskaźników przewozu lotniczego na 1 mieszkańca.

Udział poszczególnych krajów w międzynarodowych przewozach RWPG (poza już wymienionym ZSRR), mierzony ogólną pracą przewozową w tkm był — według oficjalnych danych za rok 1975 — następujący: Bułgaria — 12,3%, Czechosłowacja — 8,9, Kuba 2,5, Mongolia — 0,1, NRD — 8,6, Polska — 7,8, Rumunia 10,7, Węgry — 3,8%.

W międzynarodowych przewozach lotniczych naszych krajów dużą rolę odgrywa przyjazdowy ruch turystyczny, wyrażający się stosunkowo znaczną ilością sezonowych lotów nieregularnych (w roku ub. 35% ogółu przewozów). Główny udział w tego rodzaju przewozach mają dwa kraje czarnomorskie, ściągające nad swoje ciepłe wybrzeże licznych gości zagranicznych. Przewozy nieregularne w Rumunii stanowią 71%, a w Bułgarii 62% ogółu przewiezionych pasażerów. Znaczny procent (34) ma także Czechosłowacja (Polska — 17%). Przy uwzględnianiu tylko przewozów regularnych (które stanowią podstawę do porównań w ICAO) i biorąc pod uwagę nie pracę przewozową, a liczbę przewiezionych pasażerów (co eliminuje różnice w odległościach przewozowych), udział poszczególnych krajów w ogólnej masie przewozowej RWPG w roku 1975 wynosił: Bułgaria — 8,1%, Czechosłowacja — 10,8, Kuba — 1,2, Mongolia 0,2, NRD — 17,2, Polska — 14,4, Rumunia — 5,0, Węgry — 8,9 i ZSRR — 34,2%.

Istnieją też znaczne różnice w kierunkowej strukturze przewozów. Udział w przewozach regularnych d/z krajów niesocjalistycznych wynosił w roku ubiegłym, według ilości pasażerów: Bułgaria — 6,2%; Czechosłowacja — 10,8; Kuba — 2,1; NRD — 5,0; Polska — 18,6; Rumunia — 7,4; Węgry — 9,0 i ZSRR — 40,9% *).

Jak to już zaznaczono na innym miejscu, rozwojowi transportu lotniczego w naszych krajach towarzyszy bliska i stale pogłębiająca się współpraca w ramach RWPG — tak między państwowymi zarządami lotnictwa cywilnego jak i przedsiębiorstwami przewozowymi. Przypomnijmy, że jednym z wyrazów tej współpracy są dwu- i wielostronne umowy o eksploatacji pulowej, obejmujące wszystkie linie lotnicze łączące kraje naszej wspólnoty. Umowy te eliminują konkurencję i podnoszą efektywność handlową naszych linii. Istnieje też wzajemna pomoc w portach lotniczych krajów niecłonkowskich (obsługa techniczna, wspólne magazyny części zamiennych). Podejmowane jest wspólne szkolenie personelu lotniczego, specjalizacja w remontach sprzętu itp.

Udział krajów RWPG w międzynarodowych przewozach lotniczych świata wynosi obecnie (rok 1975) — 7% według liczby pasażerów i 5% według pracy przewozowej, gdzie w grę wchodzą także przewozy ładunków. Mimo szybszego od reszty świata tempa rozwoju, obecny udział naszych krajów w międzynarodowym transporcie lotniczym nie wyczerpuje naszych możliwości oraz nie zaspakaja naszych ambicji i potrzeb, wynikających z pozycji, jaką nasze kraje zajmują w życiu gospodarczym i kulturalnym współczesnego świata. Przy tym stwierdzeniu godzi się zauważyć, że uogólniając z konieczności te, czy inne fakty i wnioski — odnosimy je do całej naszej wspólnoty, choć jesteśmy świadomi znacznych różnic występujących między poszczególnymi naszymi krajami. Różnice te są szczególnie widoczne, gdy wielkości przewozowe porównujemy z liczbą mieszkańców danego kraju.

Jesteśmy przekonani, że przyspieszony rozwój naszych krajów oraz rozwijające się intensywnie nasze stosunki gospodarcze i kulturalne z resztą świata będą nadal sprzyjały szybkiemu wzrostowi międzynarodowych przewozów lotniczych pozwalając nam optymistycznie patrzeć w przyszłość.

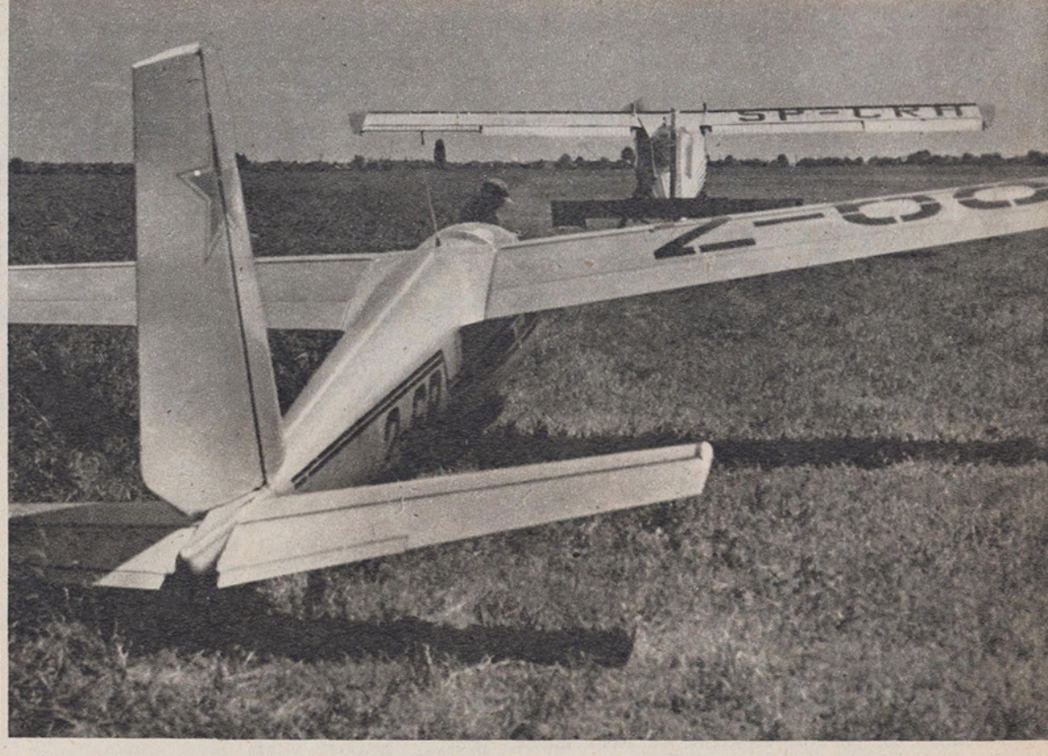
JERZY OSIŃSKI

*) O rozwoju przewozów między krajami RWPG piszemy osobno.

Il-62 „Interflugu"

Reprezentant ZSRR, Jewgienij Rudeński oraz Polacy Jan Wróblewski i Franciszek Kępka na podium zwycięzców klasy standard XIII Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Leszno, 1974. Na zwycięskim podium kolejnych zawodów szybowcowych kobiet. Od lewej: Gudrun Scheel (NRD), Adela Dankowska (Polska) i Magda Sara (Węgry). Poniżej: Czołowe załogi polsko-czechosłowackiego III Samolotowego Rajdu Przyjaźni o memorial Żwirki i Wigury. Polacy: Edward Popiołek i Krzysztof Lenartowicz (w środku) w towarzystwie załóg czechosłowackich: Miloš Fiala — Radislav Ježek i Vladislav Varhanik — Oldrich Linhart.



Polska „Wilga" i czechosłowacki „Blanik" w barwach radzieckich, przed startem do wspólnego lotu.
Zdjęcia: B. Koszewski (3) i J. Pomianowski

SPORTOWCY BRATNICH SKRZYDEŁ

Serdeczne związki lotnictwa sportowego krajów socjalistycznych trwają blisko 30 lat. Ich wielorakość i wielostronność przyczynia się walnie do sukcesów, jakie we wszystkich rodzajach sportów lotniczych odnoszą reprezentanci naszych krajów.

Znakomitą tradycją stały się zawody krajów socjalistycznych w szybownictwie, spadochroniarstwie, akrobacji samolotowej i modelarstwie lotniczym. Zapoczątkowało je pamiętne spotkanie szybowników w Żarze, w 1949 r. Organizowane na przemian w różnych krajach naszego obozu, stają się znakomitą okazją do wykazania mistrzostwa czołowych sportowców lotniczych. Są jednak czymś więcej, niż tylko rywalizacją o czołowe lokaty. Stanowią okazję do przyjacielskiej wymiany doświadczeń, są szkołą doskonalenia pilotów skoczków i modelarzy. Ta najwyższa na szczeblu krajów socjalistycznych rywalizacja procentuje potem w mistrzostwach świata. Jakże często zwycięzcy zawodów krajów socjalistycznych sięgają po najwyższe światowe trofea. Przykładem są polscy szybownicy, spadochroniarze i modelarze, radzieccy akrobaci samolotowi, spadochroniarze, modelarze i szybownicy, czechosłowaccy akrobaci samolotowi i spadochroniarze, enerdowscy akrobaci samolotowi i spadochroniarze, węgierscy akrobaci samolotowi, bułgarscy spadochroniarze, rumuńscy modelarze.

Dużą popularnością cieszą się mistrzostwa narodowe i inne imprezy w poszczególnych dyscyplinach sportu lotniczego, w obsadzie międzynarodowej. Na przestrzeni lat, w Polsce startowali reprezentanci wszystkich krajów socjalistycznych. Na tym szczeblu najbardziej ożywione kontakty notujemy z Czechosłowacją, NRD i Węgrami. We wzajemnych kontaktach nie brak cennych inicjatyw, które niejednokrotnie finalizują się w postaci nowych imprez. Takim przykładem jest rozgrywany od kilku lat polsko-czechosłowacki Samolotowy Rajd Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury.

Owocna jest współpraca między aeroklubami regionalnymi poszczególnych krajów. Polskie aerokluby utrzymują serdeczne wzajemne kontakty z aeroklubami Związku Radzieckiego, NRD, Czechosłowacji, Węgier i Bułgarii.

Od czasu do czasu organizowane są wspólne treningi czołowych ekip, zwłaszcza przed występami w imprezach o najwyższej na świecie randze.

Wszystko to sprzyja podnoszeniu kwalifikacji i doskonaleniu mistrzostwa. Dzięki rozlicznym kontaktom, zawiązują się też serdeczne więzy pomiędzy organizacjami, ekipami i sportowcami lotniczymi. Poznajemy się bliżej i rozumiemy się lepiej. Stajemy się jedną wspólną sportowo-lotniczą rodziną, reprezentantami bratnich, socjalistycznych skrzydeł.

Znajduje to odzwierciedlenie w zintegrowanej działalności krajów socjalistycznych na forum Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Ostatnie 15-lecie jest dobitnym przykładem wzrostu roli i znaczenia sportu lotniczego naszych krajów na arenie międzynarodowej. Kraje socjalistyczne wielokrotnie podejmowały się organizacji mistrzostw świata w poszczególnych dyscyplinach lotniczych. Między innymi Polska organizowała dwukrotnie szybowcowe mistrzostwa świata, a w 1980 r. zamierza organizować je po raz trzeci. Związek Radziecki dwukrotnie organizował samolotowe mistrzostwa świata w akrobacji, był także organizatorem mistrzostw spadochronowych i modelarskich. Mistrzostwa świata w sporcie lotniczym organizowali również: NRD, Czechosłowacja, Węgry, Bułgaria. Reprezentanci krajów socjalistycznych dominują w rywalizacji o tytuły mistrzów świata. Do nich należy większość światowych rekordów w sporcie lotniczym.

Światowe sukcesy krajów socjalistycznych w sporcie lotniczym możliwe są dzięki warunkom, jakie stworzone zostały naszym pilotom, spadochroniarzom i modelarzom. Kompleksowy program dalszego pogłębiania i doskonalenia współpracy oraz rozwoju socjalistycznej integracji gospodarczej krajów członkowskich RWPG, który zawiera ustalenia w dziedzinie lotnictwa cywilnego, ma również ważne znaczenie dla lotnictwa sportowego. To właśnie dzięki wzajemnemu rozumieniu potrzeb, sportowcy lotniczy naszych krajów dysponują czołowym na świecie sprzętem. Polskie szybowce i samoloty wielozadaniowe, czechosłowackie samoloty akrobacyjne i szkolno-treningowe oraz spadochrony, radzieckie spadochrony to sprzęt, na którym latają i skaczą sportowcy lotniczy wszystkich krajów socjalistycznych, na którym szkolą się i sięgają po laury w najpoważniejszych imprezach.

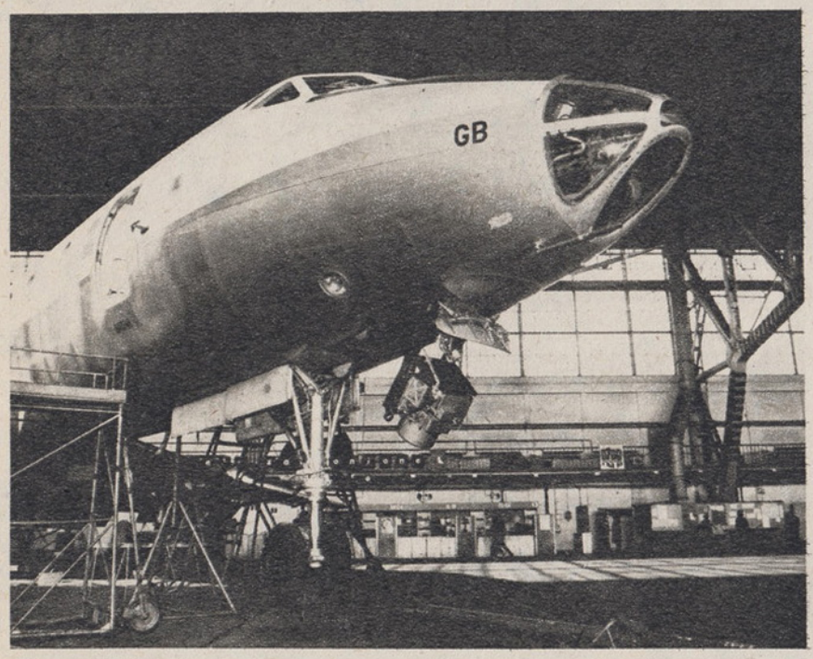
Dalszemu zacieśnianiu więzów serdecznej przyjaźni służą m.in. sukcesywne spotkania przedstawicieli organizacji lotnictwa sportowego naszych krajów. To one na bieżąco koordynują wspólne poczynania i wytyczają kierunki działania na najbliższe lata.

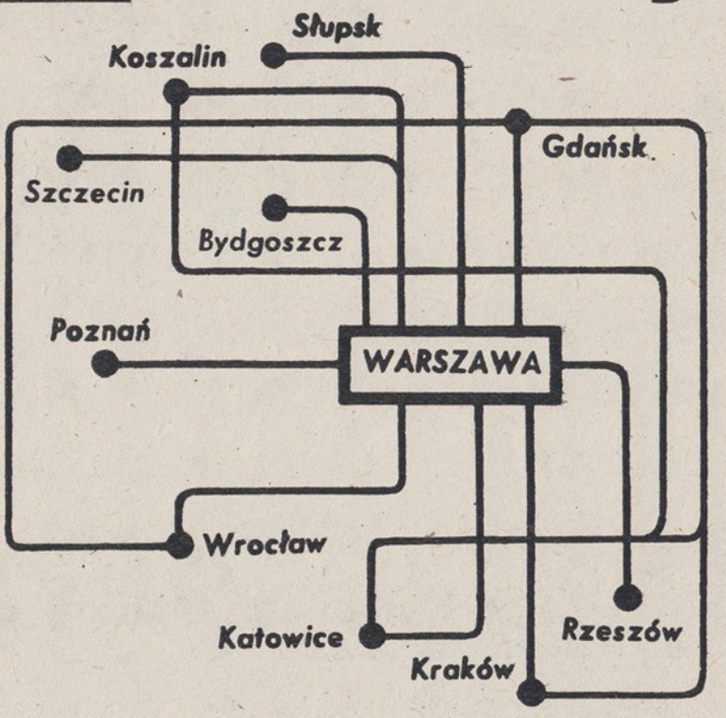
Celem jest doskonalenie bratnich, sportowych skrzydeł krajów socjalistycznych.

(kh)

LOT nowiny

Nr. 176
listopad
1976





PÓŁ WIEKU W POWIETRZU

W niewielu krajach świata tradycje cywilnego lotnictwa komunikacyjnego związane są tak ściśle z pionierskimi latami lotnictwa jak to ma miejsce właśnie w Polsce. Polskie Linie Lotnicze LOT powstały w 1929 roku z połączenia dwóch przedsiębiorstw lotniczych założonych w latach 1921 i 1922. Już w okresie międzywojennym LOT był jedną z prężniejszych i szybko rozwijających się linii lotniczych. Dzisiaj siatka połączeń LOTU wynosi ponad 70 tysięcy km, a nasze biura rozsiane są po całym świecie!

Odbudowę polskiego lotnictwa cywilnego rozpoczęto po wojnie w niezwykle trudnych warunkach zniszczonego kraju. Pierwsze połączenia, z początku krajowe, później międzynarodowe, poczynając od pierwszej linii Warszawa — Berlin otwartej w 1946 r., rozrosły się szybko w połączenia regularne do wszystkich ważniejszych portów europejskich, bliskowschodnich i amerykańskich oraz do linii atlantyckiej (Nowy Jork i Montreal) czy też planowanej w najbliższej przyszłości linii dalekowschodniej.

Linia atlantycka stanowi wielki sukces PLL LOT. Uruchomiona stosunkowo późno do kraju, gdzie w silnej walce konkurencyjnej oferuje swe usługi 22 renomowanych przewoźników, stała się od samego początku niezwykle popularna, o czym najlepiej świadczy osiągnięcie najwyższego współczynnika wykorzystania miejsc odnotowanego na tej trasie.

Obecnie Polskie Linie Lotnicze LOT oferują połączenia regularne do 44 portów, a sieć naszych połączeń wynosi ponad 70 000 km. Uwzględniając także rejsy czarterowe, samoloty nasze docierają do 170 portów na całym świecie (bo były także w Tokio czy Limie), a jedynie w 1975 r. przeleciały łącznie 30 302 tysiące km, przewożąc 1 596 118 pasażerów.

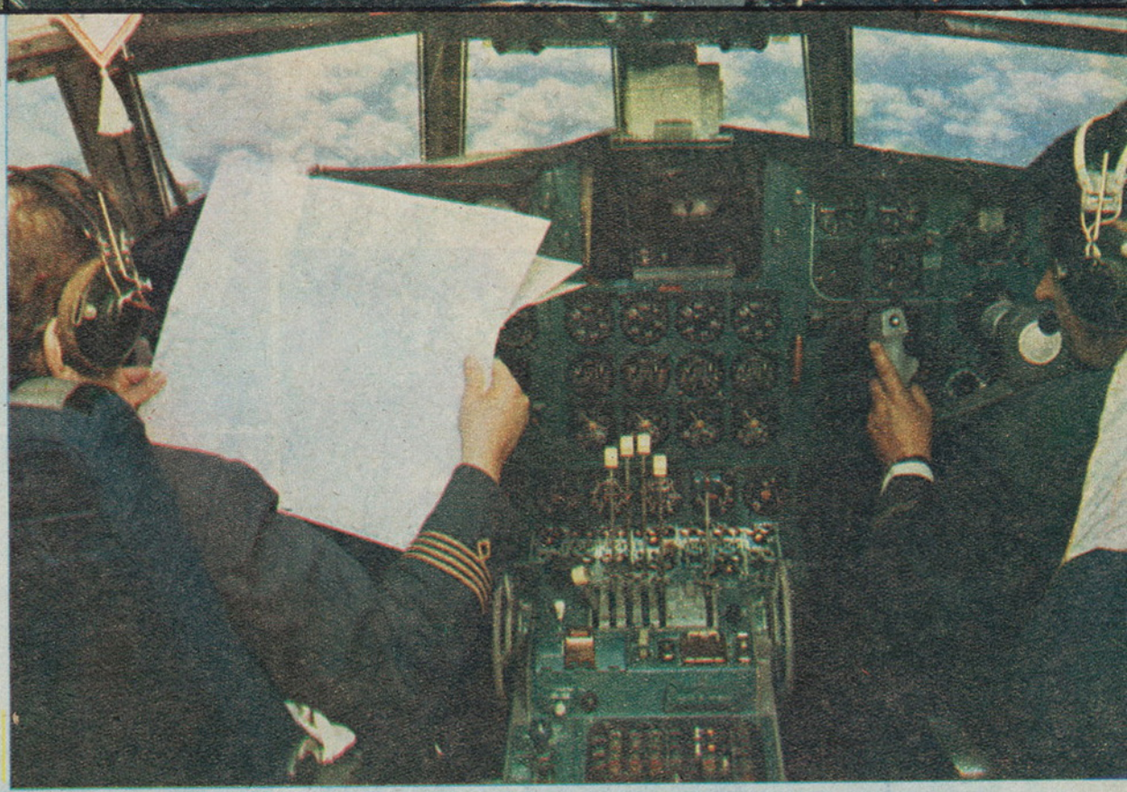
Niezależnie od autentycznego zadowolenia jakie daje ta statystyka, jest ona również pośrednio miarą doświadczeń, jakimi dysponuje personel naszego przedsiębiorstwa. Są to doświadczenia zdobyte i utrwalone w dziesiątkach tysięcy rejsów wykonywanych w ciągu półwiecza, w setkach tysięcy godzin lotu i setkach milionów przelecianych kilometrów, są właśnie tym czynnikiem, który w pewnym stopniu różnicuje przewoźników. Obecnie wszyscy posługują się przecież równie nowoczesnym sprzętem (bardzo zresztą podobnym), zapewniającym wysoki standard podróży i każdy stawia bardzo wysokie wymagania swojemu personelowi. Są to zresztą wymagania ściśle określone przepisami międzynarodowymi i krajowymi oraz rygorystycznie przestrzegane. Oklaski, nierzadko słyszane na pokładach naszych samolotów, kiedy niedostrzegalnie niemalże dotkną kołami betonu, są najbardziej widocznym dowodem uznania dla sztuki pilotażu, opanowanej i doskonalonej w nieustannym szkoleniu i podczas tysięcy rejsów.

Warto tu może dodać, że Polskie Linie Lotnicze LOT są od wielu lat, tj. od swojego powstania członkiem IATA — Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego, a Polska należy do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego ICAO — agencji wyspecjalizowanej ONZ. Należy tutaj odnotować szczególnie ścisłą współpracę PLL LOT z bratnimi krajami socjalistycznymi i ich przewoźnikami powietrznymi w ramach Umowy Berlińskiej z 1965 r. o współpracy towarzystw lotniczych oraz Umowy Budapeszteńskiej z 1969 r.

W ramach stałej modernizacji LOT przystąpił w 1975 r. do systemu automatycznej rezerwacji miejsc GABRIEL. System ten, połączony z systemem Międzynarodowego Stowarzyszenia Łączności Lotniczej (SITA) jako LOTAR, umożliwia uzyskanie w ciągu pięciu sekund niezbędnych informacji. Obok biur sprzedaży i rezerwacji w Warszawie korzystają z niego nasze biura zagraniczne.

Przygotowania samolotu do wykonania rejsu dokonują oddziały: Obsługi Startowej i Obsługi Technicznej Samolotów. Pierwszy z nich wykonuje kontrolę samolotu bezpośrednio przed startem i wydaje ostateczną decyzję o jego sprawności. Praktycznie jednak kontrola samolotu zaczyna się znacznie wcześniej. Już z chwilą powrotu z rejsu, bezpośrednio po wylądowaniu na warszawskim lotnisku, samolot zostaje poddany kontroli specjalistów najwyższej klasy, o wąskiej specjalizacji, których umiejętności zostały sprawdzone na egzaminie przed komisją państwową i potwierdzone długą praktyką w wykonywanym zawodzie. Oddział Obsługi Startowej wykonuje także okresowe przeglądy samolotów określone w szczegółowych przepisach i normach eksploatacji. Poszczególne urządzenia są wówczas wymontowywane i wielokrotnie sprawdzane w warsztatach specjalistycznych PLL LOT. W przeglądzie bierze także udział nadzór państwowy reprezentowany przez Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych.

PÓŁ WIEKU



Bezpieczeństwo przewozu lotniczego jest, oczywiście, najważniejszym i zarazem nadrzędnym zadaniem, któremu są podporządkowane wszystkie działania w naszym przedsiębiorstwie.

Podróż lotnicza, ze względu na specyficzne warunki w jakich się odbywa, sprzyja odprężeniu i wypoczynkowi. Niezbędnej pomocy udzielają tutaj stewardesy i stewardzi. Są oni dobierani w drodze specjalnego konkursu spośród setek kandydatek i kandydatów. Decydujące znaczenie mają cechy psycho-fizyczne, znajomość języków obcych i ogólna przydatność do tej ciężkiej i odpowiedzialnej pracy, częstokroć rozstrzygają one o wrażeniu, jakie pasażer wyniesie z podróży i jego opinii o przewoźniku. Tak dobrani kandydaci przechodzą następnie intensywne szkolenie i poddawani są następnie okresowym badaniom kontrolnym.

Prawidłowy przebieg lotu, to oczywiście domena załogi, składającej się z doświadczonych i doskonale wykształconych w kraju i w ZSRR pilotów, nawigatorów i mechaników. Ponieważ praca ich jest zwykle najlepiej znana, jako że znajdują się w centrum powszechnego zainteresowania, dodamy tylko, że to im w pierwszej kolejności Polskie Linie Lotnicze LOT zawdzięczają doskonałą opinię na całym świecie.

MARIAN NOWICKI

W POWIETRZU

1

3

4

LOT W KRAJACH SOCJALISTYCZNYCH

1. **Berlin, Karl Marx Allee 98, tel. 58-93356**
2. **Bukareszt, Bd Magheru 41, tel. 122971**
3. **Moskwa, Plac Smoleński 23/21, tel. 2415-600; Leningrad, Prospekt Majorowa 7, tel. 212-0646**
4. **Praga, Paryska 18, tel. 62787**
5. **Budapeszt, Vigado ter 3, tel. 172444**
6. **Sofia, Bulwar Stambolijski 27, tel. 874562**

5

2

6

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. 17 Stycznia 39, pok. 54, tel. 461251 w. 434, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.

Wśród lotników rumuńskich (6)

WYDZIAŁ LOTNICZY POLITECHNIKI

w Bukareszcie

Fragment osiedla akademickiego położonego na przedmieściach Bukaresztu. Wycofany z eksploatacji samolot okazał się dobrym eksponatem propagującym lotnictwo i Rumuńskie Linie Lotnicze TAROM.

W sąsiedztwie budynków akademickich, widocznych na zdjęciu, zbudowane zostaną obiekty Wydziału Lotniczego Politechniki Bukareszteńskiej.

Zdjęcia autora (2)

Spotkanie polskich publicystów lotniczych z kierownictwem Wydziału Lotniczego Politechniki w Bukareszcie było bardzo interesujące. Przebiegało ono w przyjaznej atmosferze. W spotkaniu uczestniczyli: dziekan Wydziału Lotniczego prof. dr inż. Victor Pimsner oraz prof. dr V. N. Constancinescu. Na liczne pytania otrzymaliśmy wyczerpujące odpowiedzi.

Informacje jakie uzyskałem w czasie spotkania na Politechnice w Bukareszcie bardzo mnie zaciekawiły. Sądzę, że zainteresują one także naszych Czytelników.

Wydział Lotniczy powstał niedawno. Tradycje kształcenia inżynierów lotniczych w Rumunii sięgają 1926 r., kiedy to na Wydziale Mechanicznym Politechniki w Bukareszcie powstała sekcja lotnicza, na której studiowało rocznie 10—12 studentów.

W związku z przyspieszonym rozwojem Rumunii utworzono w 1971 r. Wydział Lotniczy Politechniki Bukareszteńskiej. Może on poszczycić się już dużymi osiągnięciami. W latach 1971—1976 wydział ten opuściło ponad 300 inżynierów lotniczych.

Działalność dydaktyczna Wydziału Lotniczego, jedynego zresztą w Rumunii, jest pewnego rodzaju eksperymentem, który jak do tej pory dobrze zdaje egzamin. Z każdym bowiem rokiem staje się coraz bardziej prężny. Zebrane tu doświaczenia wpływają na coraz ściślejsze łączenie teorii z praktyką. Chodzi w tym przypadku o możliwe częste i ścisłe przybliżenie studentów do ich przyszłej pracy, głównie w przemyśle lotniczym.

Warto w tym przypadku przypomnieć — co stwierdził z naciskiem dziekan wydziału prof. Victor Pimsner — że jedna trzecia czasu przenaczona na studia związana jest z praktyką. Ci studenci bowiem, którzy odbyli praktykę w przemyśle względnie w przedsiębiorstwach o profilu lotniczym, są lepiej przygotowani do swej przyszłej pracy zawodowej, szybciej stają się pożyteczni dla gospodarki narodowej. Po prostu jako absolwenci wydziału przychodzą do zakładów, które już dobrze znają, wiedzą czego się od nich wymaga. Czas przeznaczony na tzw. poznawanie swego warsztatu pracy jest u nich bardzo krótki. Jak nietrudno się domyśleć, młodzi inżynierowie kierowani są na ogół do tych zakładów, w których odbywali praktykę w okresie studiów.

Dwa wydziały Politechniki (lotniczy i automatyki) cieszą się od dawna dużą frekwencją zgłoszeń. Przeciętnie na jedno miejsce jest trzech kandydatów, którzy chcieliby studiować na wspomnianych wydziałach. Nie muszę podkreślać, że na Wydział Lotniczy przyjmowani są ci, którzy zdają obowiązujący egzamin z najwyższymi ocenami. Duży wpływ ma także zainteresowanie lotnictwem przyszłego studenta i jego przynależność do aeroklubu.

Studia trwają pięć lat. Przez dwa pierwsze lata studenci mają zajęcia wspólne, zbliżone programem do Wydziału Mechanicznego. III rok studiów przeznaczony jest na przygotowanie do lotnictwa. IV i V rok to ścisła specjalizacja lotnicza. Pierwszego roku nie można powtarzać. W ciągu następnego okresu studiów tylko raz można powtarzać rok niezaliczony. Innymi słowy, gdy student po powtórzeniu II roku nie zaliczył III roku, zostaje skreślony z listy studentów.

W ciągu pięciu lat student ma 4 500 godzin zajęć, w tym samej matematyki 550 godzin. Począwszy od III roku program studiów przewiduje intensywne przygotowywanie do lotnictwa w trzech zasadniczych kierunkach: budowy samolotów, silników i osprzętu lotniczego. W każdym z tych kierunków student ma do wyboru sześć specjalizacji. Łącznie jest ich 18 (m.in. projektowanie samolotów, aerodynamika, technologia produkcji silników, konstruowanie silników lotniczych i silników rakietowych, dynamika gazów, lotnicze instalacje elektryczne).

Jak już wspomniałem, duży nacisk w programie studiów położono na powiązanie studenta z produkcją. Dlatego też od 1 do 2 lat przeznacza się na pracę fizyczną w produkcji i w warsztatach. Ostatnie dwa lata obejmują projektowanie i badania. Do projektu (pracy dyplomowej) student przystępuje pod koniec IV roku; na złożenie go ma 12 miesięcy czasu. Ale są przypadki, że już na III roku student przygotowuje się do pracy dyplomowej. Na ogół projekt wykonuje 6 studentów (jak już wspomniałem, jest 6 specjalizacji, z każdej z nich wchodzi jeden student; w ten sposób tworzy się jakby zespół konstruktorów), którzy pracują nad konstrukcją (np. samolotu) najczęściej zleconą przez instytut badawczy lub przemysł. Nad pracą grupy sześciu studentów czuwa profesor Wydziału Lotniczego.

Ogółem na wszystkich latach Wydziału Lotniczego uczy się 500 studentów. Podział kierunkowy na każdym roku można określić następująco: budowa samolotów (40 studentów), budowa silników (40), osprzęt lotniczy (20). Razem 100 studentów. Zapotrzebowanie na inżynierów lotniczych jest większe, niż możliwości kształcenia inżynierów przez Wydział Lotniczy.

Program studiów lotniczych jest tak opracowany, aby słuchacze w okresie pięciu lat mogli się jak najwięcej nauczyć. Po ukończeniu wydziału młodzi inżynierowie kierowani są do pracy w przemyśle, instytutach lub biurach projektów.

Kto studiuje? Ponad 80 procent młodzieży to Rumuni; pozostali są obcokrajowcami, głównie z Afryki i Ameryki Południowej. Około 20 procent studentów wydziału to kobiety. Wielu studentów jest pilotami lub skoczkami w aeroklubie. Po II roku studiów ci, którzy do tej pory nie latali, rozpoczynają szkolenie lotnicze.

Wydziałem Lotniczym opiekują się trzy ministerstwa: Oświaty, Budowy Maszyn oraz Obrony Narodowej. Związek wydziału z przemysłem jest ścisły i przynosi korzyści obu stronom. Niemniej ścisłe kontakty łączą wydział z Akademią Nauk Socjalistycznej Republiki Rumunii (odpowiednik Polskiej Akademii Nauk).

Na wykłady 12 wydziałów Politechniki Bukareszteńskiej uczęszcza ponad 16 tys. studentów, przy czym uczelnia ta zatrudnia 2 tys. pracowników naukowych.

Na przedmieściach Bukaresztu powstaje nowoczesne osiedle akademickie. Wiele budynków, o pięknej architekturze, oddanych zostało już do użytku. Zajmują je poszczególne wydziały. Między innymi obejrzałem kompleks budynków Wydziału Chemii. Każdy zbudowany tutaj gmach jest niepowtarzalny w swej kompozycji. Już w tym roku przystąpiono do budowy pomieszczeń dla Wydziału Lotniczego, który zajmie powierzchnię 17 tys. m kw., przy czym 11 tys. m kw. przeznaczonych będzie na laboratoria i sale wykładowe. Przewidywany koszt obiektów wyniesie 90 mln lei. Ponad trzy czwarte sumy przekaże na ten cel przemysł.

*

Nie ma rozwoju lotnictwa bez specjalistów. Istnienie we współczesnym świecie nowoczesnego państwa nie jest możliwe bez silnego i prężnego lotnictwa. Stąd też tak wiele uwagi przywiązują rumuńskie władze polityczne i rządowe do szkolenia inżynierów lotniczych.

TADEUSZ MALINOWSKI

1

TRASA PRZYJAŹNI

WARSZAWA—MOSKWA

2

3

Trzydzieści lat temu, w 1946 r., uruchomiono regularną linię lotniczą na trasie Moskwa — Warszawa — Moskwa. „Aeroflot" zainaugurował to połączenie niewielkimi samolotami Li-2. Dzisiaj na tej linii latają potężne Iły-62 i Tu-154. Codziennie startuje z Warszawy do Moskwy i z powrotem Ił-62 Polskich Linii Lotniczych LOT. Z taką samą częstotliwością na trasie Moskwa — Warszawa — Moskwa latają samoloty Tu-154 „Aeroflotu". Jest to linia bardzo popularna i rzadko się zdarza, by powietrzne giganty nie miały na pokładzie kompletu pasażerów. Pełne są także luki bagażowe, bowiem na tej linii przewozi się również bardzo dużo różnorodnego frachtu.

Z każdym rokiem rosną przewozy pomiędzy Warszawą i Moskwą. W 1970 r. PLL LOT i „Aeroflot" przewiozły po 36 000 pasażerów na tej linii, w 1975 r. — po 80 000, a w roku bieżącym przewiozą po ok. 100 000 pasażerów. W związku z rosnącym nieustannie zapotrzebowaniem na przewozy lotnicze na tej trasie, PLL LOT i „Aeroflot" zamierzają w niedalekiej przyszłości zwiększyć ilość połączeń między Warszawą i Moskwą z obecnych czternastu (tam i z powrotem) do dwudziestu tygodniowo. Z jednej strony zapotrzebowanie to wynika z rozszerzających się z każdym rokiem wielostronnych stosunków naszego kraju ze Związkiem Radzieckim. Z drugiej jednak strony linia Warszawa — Moskwa/Moskwa — Warszawa, nabiera coraz większego znaczenia w ruchu tranzytowym. Ma to niebagatelne znaczenie, m. in. w związku z Igrzyskami Olimpijskimi w Moskwie w 1980 r.

Ambicją przewoźników powietrznych Polski i Związku Radzieckiego jest, by lotnicza trasa przyjaźni, jak nazywa się połączenie pomiędzy Warszawą i Moskwą, stała się wzorcową pod każdym względem, by świadczone usługi należały do najlepszych.

Ma temu służyć, rozpoczęte 3 listopada br., współzawodnictwo pracy socjalistycznej pomiędzy przewoźnikami lotniczymi Polski i Związku Radzieckiego. Jest to szlachetna rywalizacja całych zespołów pracowniczych Polskich Linii Lotniczych LOT oraz Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych ze strony polskiej oraz Centralnego Zarządu Międzynarodowej Komunikacji Lotniczej, w tym głównie „Aeroflotu", ze strony radzieckiej.

O randze umowy świadczą m. in. złożone na niej podpisy: dyrektora Centralnego Zarządu Międzynarodowej Komunikacji Lotniczej ZSRR E. P. Barabacha i przewodniczącego Komitetu Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Lotniczej w Moskwie A. D. Bokariewa oraz dyrektora PLL LOT W. Wilanowskiego, dyrektora ZRLiLK E. Gląba, I sekretarza KZ PZPR Z. Chromińskiego, przewodniczącego Rady Zakładowej B. Piotrowskiego i przewodniczącej ZZ ZSMP M. Bargiełowskiej.

We współzawodnictwie wezmą udział wszystkie załogi pokładowe i wszystkie służby naziemne, od których m. in. zależy bezpieczeństwo i regularność lotów, poziom obsługi pasażerów i działalności informacyjno-reklamowej, wreszcie tempo wzrostu przewozów lotniczych.

Służyć temu będzie m. in. wzorowa organizacja wszystkich procesów obsługi samolotów i takież zarządzanie ruchem lotniczym, ścisłe przestrzeganie przepisów i systemu organizacji odlotów, przylotów i obsługi samolotów, wysoka kultura obsługi pasażerów w porcie i innych placówkach naziemnych oraz na pokładach samolotów.

Umowa o współzawodnictwie zakłada również udzielanie partnerowi wszechstronnej pomocy w zamianie jego samolotu na samolot drugiej strony w przypadku usterki w porcie lotniczym przylotu bądź innych przyczyn, uniemożliwiających lot według rozkładu lotów. Dużą rolę przykłada się do pełniejszego wykorzystania służb i środków portów lotniczych i placówek obu towarzystw lotniczych.

Pełna wzajemnego zrozumienia i solidarnej pomocy działalność zmierza do możliwie najwyższego standardu pracy przewozowej, do wzajemnych działań i korzyści. Socjalistyczne współzawodnictwo na linii Warszawa — Moskwa to także dodatkowy doping do podnoszenia kwalifikacji, dyscypliny i odpowiedzialności za powierzone sprawy wszystkich pracowników służb lotniczych, to wreszcie wychowanie poprzez pracę. Jest to tym bardziej istotne, że patronat nad współzawodnictwem objęły organizacje młodzieżowe. Od pracy młodych ludzi, którzy stanowią poważny procent kolektywów pracowniczych, zależeć więc będą w dużej mierze wyniki tej cennej rywalizacji.

Ocena współzawodnictwa odbywać się będzie co pół roku. Za zwycięzcę uznany będzie zespół pracowników, który wykonał i przekroczył podstawowe wskaźniki planu oraz zapewnił największy wzrost tych wskaźników w porównaniu z odpowiednim okresem ubiegłego roku, przy stałym zapewnieniu bezawaryjnej pracy. Dla zwycięskiego przedsiębiorstwa, dla wyróżniających się załóg, brygad i zmian, dla najlepszych pracowników przewidziane są atrakcyjne nagrody i wyróżnienia.

Jesteśmy przekonani, że współzawodnictwo pracy socjalistycznej pomiędzy przewoźnikami powietrznymi Polski i Związku Radzieckiego będzie owocować pełną regularnością lotów, wysoką kulturą obsługi i wzrostem przewozów z korzyścią dla pasażerów i komunikacji lotniczej; że lotnicza trasa przyjaźni Warszawa — Moskwa stanie się wkrótce linią, z której doświadczeń korzystać będą nie tylko LOT i „Aeroflot", ale także pozostałe towarzystwa lotnicze RWPG. Utwierdzają w tym przekonaniu dotychczasowe rezultaty podobnego współzawodnictwa „Aeroflotu" z bułgarskim „Bałkanem" i czechosłowackimi ČSA.

(kh)

---

1. Międzynarodowy Dworzec Lotniczy Warszawa Okęcie, 3 listopada br. Odprawa pasażerów przed pierwszym lotem na trasie Warszawa—Moskwa w ramach współzawodnictwa między „Aeroflotem" i Polskimi Liniami Lotniczymi LOT.

2. Tymczasem pasażerowie „Aeroflotu" lecący z Moskwy do Warszawy wylądowali na Okęciu. Jak przystało na inaugurację współzawodnictwa, witani są kwiatami.

3. Załoga radzieckiego samolotu Tu-154, która jako pierwsza przewiozła pasażerów na trasie przyjaźni Moskwa—Warszawa, w ramach współzawodnictwa między PLL LOT i „Aeroflotem".

Zdjęcia: Janusz Czerniak

NASZE TRASY

WŚRÓD PRZYJACIÓŁ

Niemałą wcale część korespondencji jaka nadchodzi do „Skrzydlatej Polski" stanowią listy czytelników naszego pisma mieszkających za granicą. Najwięcej jest, oczywiście, z europejskich państw socjalistycznych, takich jak Związek Radziecki, Czechosłowacja, NRD, Węgry czy Bułgaria. Zanim powiemy, o co chodzi piszącym do nas zagranicznym czytelnikom, pragniemy z dużą przyjemnością pochwalić się, że spora ich część pisze... po polsku. Wzruszająco nieporadna jest częstokroć ta polszczyzna, ale jakże ciesząca nasze redaktorskie serca. I zawsze — całkowicie zrozumiała. Mamy takie listy np. z ZSRR, Czechosłowacji i NRD. O ile podobieństwo języków, np. rosyjskiego i czeskiego do polskiego jest czynnikiem ułatwiającym wzajemne zrozumienie i „skonstruowanie" listu, to fakt np. pracowitego (przy pomocy słownika i szkolnego podręcznika) napisania po polsku listu przez nie znającego zupełnie naszego języka obywatela NRD — jest czymś niecodziennym.

Pismo nasze, czego mamy dowody, cieszy się dużą poczytnością za granicą, a szczególnie u naszych sąsiadów. Przez wielu — jest traktowane jako „swoje". Kto pisze? Przede wszystkim młodzież, ale — nie tylko. Młodzież ta jest świadoma faktu, że „Skrzydlata" dociera do wszystkich niemal zakątków świata, szybko informuje o wydarzeniach lotniczych w Polsce i poza jej granicami, zamieszcza publikacje o bardzo dużych często wartościach poznawczych i faktograficznych, przoduje w inicjowaniu szeregu akcji, które — jak życie potem wykazuje — są kopiowane w innych krajach. Nasi zagraniczni czytelnicy cenią „Skrzydlatą" za nowoczesne ujmowanie lotniczych tematów z jednej strony, a za okazywanie szacunku i przywiązania do historii, tradycji — z drugiej.

Przykłady wzorowania się na inicjatywach „Skrzydlatej" są liczne — chociażby wprowadzenie za naszym przykładem całorocznych zawodów szybowcowych, czy też samolotowych rajdów dziennikarzy i pilotów w NRD i na Węgrzech.

„Jestem od wielu lat czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Lubię to czasopismo. Mam do was prośbę: dajcie mi adres jakiegokolwiek pilota szybowcowego (a macie ich wielu i to wspaniałych), abym mógł z nim korespondować. Będę Wam za to wdzięczny" (fragment listu z ZSRR).

„Mam wiele roczników czechosłowackich czasopism lotniczych z różnych lat. Wymienię je na Wasze polskie. Mam także mnóstwo zdjęć. Może ktoś z polskich przyjaciół pójdzie ze mną na wymianę? (list z CSRS).

„Jesteśmy zapalonymi modelarzami, kolekcjonerami modeli plastykowych w skali 1:72. Chcielibyśmy wymieniać je z polskimi modelarzami, podobnymi do nas zapaleńcami i miłośnikami lotnictwa" (fragment listu z NRD).

„Podajcie mój adres w „Skrzydlatej", wraz z prośbą: chciałbym wymieniać z kimś z polskich kolegów lotnicze książki. Mam do zaoferowania dużo lotniczych widokówek i prospektów. Liczę na Was" (pisze czytelnik z Węgier).

Spełniamy, w miarę możności, prośby tych ludzi . Dostajemy za to listy z podziękowaniami. Oto mały fragment jednego z nich: „Widziałam kiedyś Wasz film „Jak być kochaną" . Nie chodzi mi jednak o treść, lecz o tytuł. Otóż na pytanie: jak być kochaną — „Skrzydlata" zawsze odpowiada bezbłędnie swą uczynnością. Tak jest i w moim przypadku. Dzięki Wam, tzn. dzięki spełnieniu mej prośby o podanie mojego adresu, uzyskałam szczerego, dobrego przyjaciela. Piszemy do siebie bardzo często. Mój polski lotnik — to fantastyczny mężczyzna!"

List był z ZSRR. Niby drobna rzecz, jak by kto powiedział, a cieszy. A może... w ogóle nie ma drobnych spraw między ludźmi? I nie ma to, jak mieć przyjaciół!

(z)

listy DO „SKRZYDLATEJ"

PROSTUJĘ BŁĘDY

Szanowna Redakcjo!

Zawsze z zainteresowaniem czytam tu w Kanadzie „Skrzydlatą Polskę", która ma stale sporo ciekawych informacji, tak dla młodych jak i dla starych. W numerze 20(1927) z 16 maja 1976 r., w liście do redakcji na stronie 10 pan Hubert Kujawa popełnił błąd, pisząc o moich przydziałach w Anglii, w czasie wojny.

Po pierwsze: W dywizjonie 607 byłem jako jeden z pierwszych Polaków (P. O. Jerzy Orzechowski, Service No P-76825), a gdy odchodziłem, był wówczas niemal komplet na całą eskadrę — por. Wydrowski, Barański, Kustrzyński, Narucki, Gabszewicz, Gorzula i trzech czy czterech innych, których nazwisk nie pamiętam.

Po drugie: Ppor. Jan Orzechowski, Service No P-76681, nie był w 607 dywizjonie ani przed moją tam bytnością, ani w czasie mego tam przydziału. Był on wyszkolony na RWD-8, w ramach przysposobienia wojskowego w Wilnie, a przeszkolenie na pilota myśliwskiego odbył w Anglii w 1941 r.

Po trzecie: Do kompletu — był jeszcze trzeci Orzechowski, Mirosław, który był przydzielony do dywizjonu 308 bezpośrednio po moim odejściu z tegoż dywizjonu.

Nie można opierać się na wiadomościach powieściopisarzy w rodzaju F/Lt.J. Holloway'a, którego specjalnością są powieści szpiegowskie. Szkoda, że pan Kujawa nie skomunikował się z Army Records Centre (Polish), Bourne Avenue, Hayes, Middlesex, England. Oni mają tam wszystkie dokumenty, które były wydane w czasie wojny, na mikrofilmach. Dostałem od nich kilkakrotnie różne informacje. Posiadam też, oczywiście, fotokopie dokumentów tyczących mej osoby.

Łączę serdeczne pozdrowienia

Jerzy Orzechowski
Mississauga, Ontario, Kanada

PROSZĘ O HISTORIĘ 31 ESKADRY

Szanowna Redakcjo!

Jestem bratem poległego pilota ppor. Józefa Warońskiego, który w 1939 r. brał czynny udział w kampanii wrześniowej w 31 eskadrze, działającej na rzecz Armii Karpaty i z wielkim entuzjazmem przyjąłem fakt rozpoczęcia publikacji tych wspaniałych przeżyć, odtwarzających heroiczną walkę naszych dzielnych lotników. Są to historie w pełni zasługujące na ich upamiętnienie w takiej właśnie formie i na łamach tak szanującego tradycje lotnicze tygodnika jakim jest „Skrzydlata Polska".

Z niecierpliwością oczekuję ukazania się dalszych publikacji, a szczególnie mnie osobiście interesującej historii 31 eskadry liniowej.

Z poważaniem
Stanisław Waroński

KORESPONDENCJE

V SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA DOLNEGO ŚLĄSKA

W dniach od 21 do 24 października br. Aeroklub Wrocławski zorganizował na swym lotnisku Mały Gądów V Samolotowe Mistrzostwa Dolnego Śląska. W zawodach wzięło udział 13 załóg (Jelenia Góra — 1, Lubin — 5 i Wrocław — 7), na samolotach PZL-101 „Gawron", PZL -104 „Wilga" i Zlin-42M. Rozegrano trzy konkurencje po trasach łamanych i łukach, punktując regularność lotu, poprawną identyfikację obiektów na podstawie zdjęć i znajdowanie znaków oraz dokładność lądowania. Najciekawsza była konkurencja druga, tzw. „rozbójnik". Przed startem załóg podano tylko kursy na poszczególne odcinki trasy, z wyjątkiem ostatniego. Zmiany kursów należało wykonywać po znalezieniu kolejnych punktów zwrotnych trasy, którymi mogły być kościoły (identyfikacja na podstawie zdjęcia) lub wyłożone z płócien znaki w kształcie krzyża. Ponadto w czasie lotu trzeba było wykreślać i obliczać dalszą część trasy oraz szukać dalszych znaków i obiektów, ukrytych w terenie. Tę emocjonującą konkurencję wygrała załoga Franciszek Ragankiewicz — Sławomir Twarkowski, zdobywając maksimum punktów za wykonanie zadania nawigacyjnego. Pozostałe konkurencje wygrali: pierwszą — Jerzy Szempliński i Jerzy Jarmoluk, trzecią — Jerzy Sabadasz i Marian Mokwa.

Wyniki końcowe zawodów: 1. Jerzy Sabadasz — Marian Mokwa (Wrocław) — 3 194 pkt., 2. Jerzy Szempliński — Jerzy Jarmoluk (Jelenia Góra) — 3 054 pkt., 3. Lech Kasprowicz — Ryszard Aszurkiewicz (Lubin) — 2 963 pkt., 4. Kazimierz Faryniarz — Jan Chrzan (Lubin) — 2 946 pkt., 5. Ryszard Piaścik — Witold Kęsoń (Wrocław) — 2 885 pkt., 6. Franciszek Ragankiewicz — Sławomir Twarkowski (Wrocław) — 2 825 pkt. Trasy konkurencji i zdjęcia przygotował społecznie doc. dr inż. Andrzej Sokolski, sędzia główny zawodów. Nagrody dla zwycięzców ufundowali: wojewoda wrocławski Zbigniew Nadratowski, dyrektor Kombinatu „PZL Hydral" — Eugeniusz Olko oraz PAFAWAG Wrocław.

Stanisław Błasiak

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA ISKRA

W. N. Szewkunow — ul. Jenisiejskaja 11b, 650004 Kiemierowo-4, ZSRR. Wymieni numery 3, 5, 7, 9—21, 23, 24, 27—31, 33—52/1974 „Skrzydlatej Polski" na płyty długogrające zespołów bitowych.

Harris Ustav — Ehitajate-Tee 78-24, 200033 Tallinn-33, ZSRR. Jest czytelnikiem „SP". Poszukuje numerów: 38—52/1974, 21, 27, 28, 30—32, 39, 41, 44/1975 i 1, 3, 4, 5, 7, 8, 34, 38/1976 „Skrzydlatej Polski".

Zdeněk Adamec — 550 01 Broumov IV. č. 212, okr. Náchod, CSRS. Jest członkiem klubu modelarskiego przy Aeroklubie Broumov. Członkowie tego klubu chcieliby nawiązać korespondencję z podobnym klubem w Polsce.

Waldemar Janiak — ul. Wojskowa 9/2, 73-140 Ińsko. Poszukuje tomików z serii „Żółty tygrys": „Altmark — okręt widmo" Bichera, „Bismarck — pirat Atlantyku" Flisowskiego, „Eskadry Tropicieli" Jarla, „Kamikaze — lotnicy śmierci" Kalda, „Ludzie Torpedy" Biskupskiego, „Ostatni z Zeppelina" Litana, „Podniebne Asy" Arcta, „Szalony lot" Grabińskiego, „Szturmowcy Warszawy" Arcta, „Tajemnicze bronie" Maltena, „USS „Indianapolis" nie wraca do bazy" Makowskiego, „Wilcze stada" Wolniewicza, „Zagłada Luftwaffe" Kastnera, „Zagłada Pearl Harbour" Williama. W zamian oferuje inne tomiki z tej serii, książki o tematyce lotniczej, numery 3, 5/1974 i 9/1975 „Małego Modelarza".

Tomasz Jankowski — dom PKP nr 1, 97-130 Słotwiny. Ma do odstąpienia lub wymiany wiele książek o tematyce lotniczej oraz oprawiony rocznik „Skrzydlatej" z 1930 r. Chciałby również nawiązać korespondencję z czytelnikami o podobnych zainteresowaniach.

Sprzedam lotnię ewentualnie szkielet o powierzchni 25 m². Dariusz Stefański, 05-210 Ząbki, ul. Melaków 23, tel. 348.

Rys. W. Fuglewicz

POLSKA specjalność

Z tym określeniem kojarzą się przede wszystkim specjały staropolskiej kuchni, niektóre tradycyjne wyroby rynkowe, obiekty przemysłowe wznoszone przez ekipy budowlane z Polski poza granicami kraju.

Do elity „Made in Poland" śmiało zaliczyć też można ...pilotów 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków".

Czym zasłużyli sobie na to wyróżnienie? Czy wysoka lokata, przyznana pułkowi, ma w pełni uzasadnienie?

Rendez-vous z grupą pilotów odbyło się nie jak zwykle na płycie lotniska, w domku pilota, lecz na skraju malowniczego lasu, skąd napróżno można by wyszukiwać wzrokiem murawy lotniska.

Tymczasem lotnicy nie zdradzają żadnego zakłopotania. Zaprzątnięci sobą, spieszą do miejsc, gdzie skryte pośród sosen srebrzyste Migi wyczekują na dyspozycje. Wyglądają jak gdyby końcami płatów torować musiały dla siebie miejsca wśród drzew.

Piloci w stalowych kombinezonach, z hełmofonami i mapnikami zasiadają do rozwartych kabin. I tu pomagają im technicy.

— Wszystko w należytym porządku! Tak wiele znaczy uniesiony w górę kciuk palca prawej ręki.

— S t a r t! Nie z betonowego pasa o tradycyjnych wymiarach, lecz z... szosy.

W notesie zjawiają się nazwiska dzisiejszych bohaterów.

...kpt. pil. Jacek Cebrzyński. Dowódca eskadry. Doświadczony pilot, umiejący radzić sobie w każdych warunkach atmosferycznych. Lubiany przez podwładnych. Eskadra jest na najlepszej drodze do uzyskania tytułu Służby Socjalistycznej.

Kpt. pil. I kl. Romuald Podgórski. Jednakowo bezpiecznie wykonuje loty w dzień i w nocy. Precyzyjny w sztuce pilotowania naddźwiękowych maszyn. Sekretarz POP, członek Komitetu Partyjnego pułku.

Kpt. pil. I kl. Bolesław Dańczak — as rozpoznania. Wolny czas poświęca na ciągłe szlifowanie lotniczej wiedzy.

Kapitanowie: Jerzy Grzegorek, Tadeusz Kryński, Czesław Orzoł. Posiadacze I klasy pilota...

Za „pas startowy" obrali sobie wydzielony odcinek drogi publicznej pomiędzy leśnymi masywami. W tej sztuce nie są nowicjuszami. Przed kilku laty demonstrowali już lądowanie i start z autostrady. Osiągnęli mistrzowską klasę. Autostrada stała się dla pilotów pułku, słynnego z walk z hitlerowską Luftwaffe, za ...szeroka. Potrafią, gdy zajdzie konieczność, zrezygnować z lotniska. Nie będą magnesem ściągającym na siebie wraże maszyny, a lotnisko przestanie być celem dla innych.

...Startują pojedynczo. Kadłuby samolotów — robią wrażenie — jakby zrównywały się z wierzchołkami drzew, by w jednej chwili wyskoczyć błyskawicznie w górę.

A tymczasem na ziemi pozorowanie normalnego życia. W przydrożnych domach gotuje się południową strawę, w pobliżu robotnicy naprawiają uszkodzoną drogę, nieco dalej kiosk z warzywami, przystanek Pekaesu...

Maszyny startują pewnie. Z taką samą dokładnością schodzą do lądowania. Z prędkościami — nad szosą — w granicach kilkuset kilometrów. Trudno zauważyć, aby przy zetknięciu podwozia z nawierzchnią szosy samolot zachwiał się, lub raptownie drgnął.

W chwilę potem autorzy niecodziennych lotów są już ponownie na ziemi. Uśmiechnięci, rozprężeni. Samoloty zaholowane i zamaskowane w leśnych przesiekach.

Nadchodzi czas na refleksje, wymianę uwag. Padają komplementy pod adresem pilotów, wymieniane są prędkości osiągane przez samoloty tuż nad ziemią. Zgodność panuje w jednej kwestii. W startach i lądowaniach z szos i autostrad wśród armii zaprzyjaźnionych piloci 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków" są pionierami.

JERZY CHOJNACKI

1

2

To oni, piloci sławnego pułku, są autorami lotów z autostrad: kpt. pil. Mieczysław Gadowski, por. pil. Jerzy Bachta, kpt. pil. Tadeusz Kryński, kpt. pil. Jacek Cebrzyński, kpt. pil. Czesław Orzoł, kpt. pil. Bolesław Dańczak, kpt. pil. Jerzy Grzegorek, kpt. pil. Jerzy Grzeszczuk. Zdjęcie: Tadeusz Szczepaniak.

1. Polska specjalność — start i lądowanie z szos i autostrad.
Zdjęcie: Ireneusz Sobieszczuk
2. Umieją zrezygnować z lotnisk — wznosić naddźwiękowe Migi z takich oto pasów startowych.
Zdjęcie: Stanisław Iwan
3. Naddźwiękowe Migi na drodze wśród lasów. Przyznajmy — widok to niecodzienny.
Zdjęcie: Jan Akielaszek
4. Oryginalne stanowisko kierownika lotów — ppik pil. Władysława Piętki.
Zdjęcie: Stanisław Iwan
5. Czekają ich trudne loty. Ale wśród pilotów nikt nie zauważyłby choćby najmniejszego zdenerwowania.
Zdjęcie: Jan Akielaszek

3

4

5

NOWE KONSTRUKCJE LOTNICZE

Lotniczy potencjał naukowo-badawczy i przemysłowy państw RWPG nie ma praktycznie odpowiednika w świecie. Z tego wynika, że kraje RWPG mogą zaspokoić wszelkie swoje potrzeby lotnicze, zarówno pod względem jakości konstrukcji, jak i ilości sprzętu. I te potencjalne możliwości są coraz szerzej wykorzystywane. Zresztą nie tylko w lotnictwie lecz także w kosmonautyce — w programach „Interkosmos" i „Intersputnik".

Z ustaleń RWPG wynika, że w zakresie lotnictwa cywilnego:

Związek Radziecki specjalizuje się przede wszystkim w produkcji samolotów komunikacyjnych oraz samolotów i śmigłowców o dużej i wielkiej ładowności, a jego ośrodki naukowo-badawcze stanowią zaplecze rozwojowe dla pozostałych państw RWPG. Uzupełnieniem powyższego jest produkcja wyczynowych samolotów akrobacyjnych, małej komunikacji, a ostatnio również wyczynowych szybowców laminatowych. Poza tym Związek Radziecki odgrywa rolę wiodącą we wspólnych programach kosmicznych i rakietowych krajów socjalistycznych.

Polska Ludowa specjalizuje się w samolotach i śmigłowcach rolniczych, w małych samolotach wielozadaniowych i śmigłowcach oraz szybowcach i motoszybowcach, a także w napędach do tego sprzętu. Poza tym w aparaturze agrolotniczej. Produkujemy też i rozwijamy odrzutowy samolot szkolno-treningowy „Iskra". Pierwszy w świecie odrzutowy samolot rolniczy M-15, który powstał przy współpracy konstruktorów polskich i radzieckich, jest równocześnie pierwszym przykładem współpartnerstwa tego rodzaju wśród krajów RWPG. Polska bierze też czynny udział w realizacji programów kosmicznych i rakietowych opracowując aparaturę badawczą, przygotowując eksperymenty i prowadząc sondaż rakietowy dla potrzeb meteorologii oraz obserwacje sztucznych satelitów. Powołane niedawno Centrum badań Kosmicznych PAN zwielokrotni nasz udział we wspólnych eksperymentach kosmonautycznych.

Czechosłowacka Republika Socjalistyczna specjalizuje się w produkcji samolotów szkolno-treningowych, sportowych, małej komunikacji oraz sprzętu wyposażenia lotnisk. Poza tym opracowuje aparaturę i przygotowuje eksperymenty dla wspólnych programów kosmicznych oraz prowadzi obserwacje sztucznych satelitów.

Niemiecka Republika Demokratyczna specjalizuje się w aparaturze badawczej dla potrzeb wspólnych programów kosmicznych i rakietowych oraz obserwacjach sztucznych satelitów.

Węgierska Republika Ludowa specjalizuje się w aparaturze badawczej dla potrzeb wspólnych programów kosmicznych i rakietowych oraz w meteorologicznych sondażach rakietowych i obserwacjach sztucznych satelitów.

Bułgarska Republika Ludowa specjalizuje się w przygotowaniu eksperymentów dla potrzeb wspólnych programów kosmicznych i rakietowych oraz w obserwacjach sztucznych satelitów.

Republika Kuby specjalizuje się w obserwacjach sztucznych satelitów.

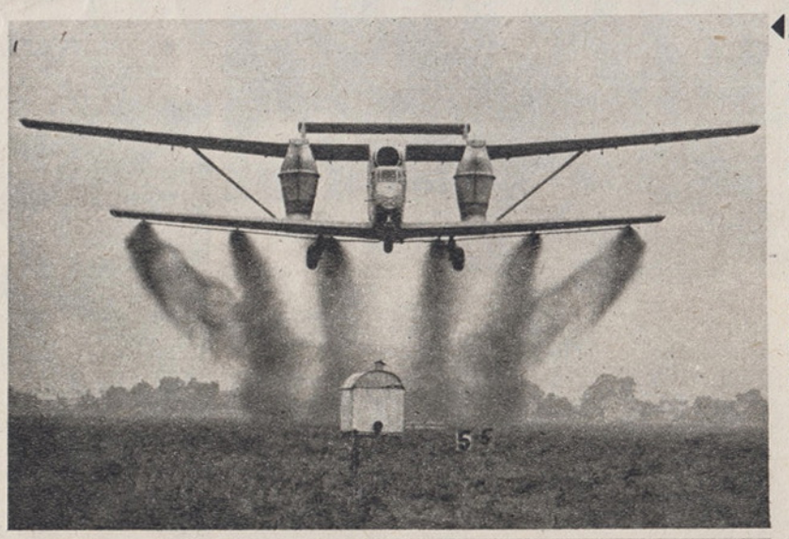
Mongolska Republika Ludowo-Demokratyczna specjalizuje się w naziemnych obserwacjach sztucznych satelitów oraz przygotowuje się do wspólnych eksperymentów kosmicznych.

Socjalistyczna Republika Rumunii specjalizuje się w produkcji małych samolotów, śmigłowców, szybowców metalowych i motoszybowców, we współpracy licencyjnej z Francją, W. Brytanią i RFN, a konstrukcyjnej — z Jugosławią, a także w naziemnych obserwacjach sztucznych satelitów.

Na zdjęciach zamieszczonych obok zostały pokazane najnowsze konstrukcje lotnicze krajów RWPG. Dużymi zdjęciami wyróżniono najciekawsze konstrukcje nowej generacji. W sumie jest to przegląd konstrukcji o wysokim poziomie technicznym, często stanowiących czołówkę światową.

(w)

Zdjęcia: B. Koszewski (1), W. Gorgolewski (1), WSK-Mielec (1), Z. Zych (1), APN (2) i archiwum.

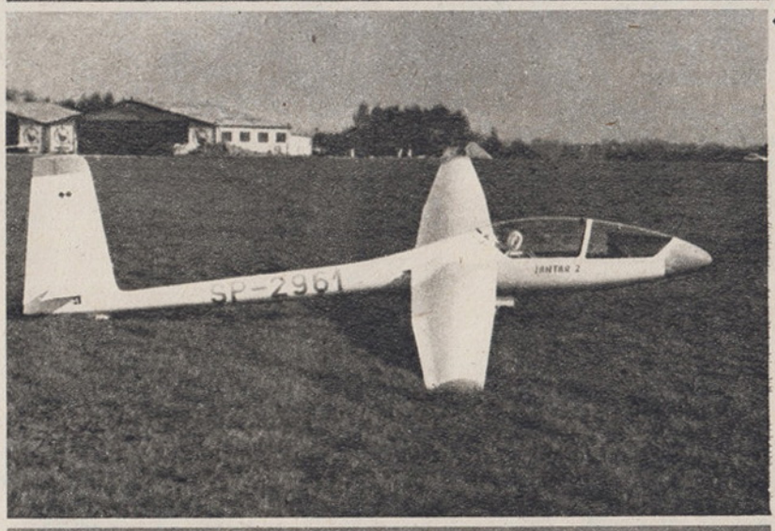


M-15. Odrzutowy samolot rolniczy PRL opracowany w WSK–PZL Mielec przez konstruktorów polskich i radzieckich. Silnik turbinowy AI-25 o ciągu 1 500 kG i dodatkowy silnik turbinowy AI-9 służący do rozruchu silnika głównego. 1 pilot i 2 pasażerów. Rozpiętość — 22,0 m, długość — 12,5 m, wysokość — 5,2 m. Ładunek chemikalii rolniczych — 2 200 kg. Prędkość robocza — 140 do 165 km/h, prędkość min. — 120 km/h.

TU-144. Naddźwiękowy samolot pasażerski ZSRR. Rozpiętość — 28,8 m, długość — 65,7 m; wysokość — 12,85 m. 4 silniki po 20 000 kG ciągu z dopalaniem. 140 pasażerów i 3 osoby załogi. Prędkość przelotowa max. — 2 500 km/h, prędkość lądowania — 280 km/h, zasięg — 2 000 do 6 500 km.

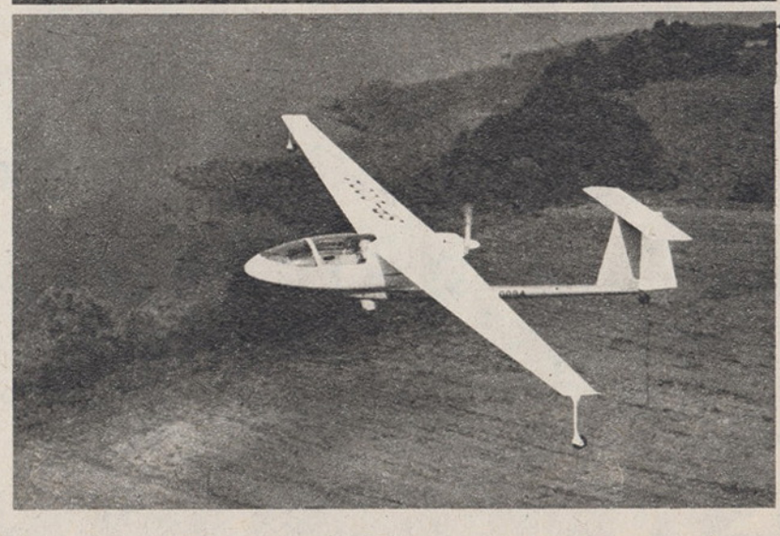
PZL-106 „KRUK". Samolot rolniczy PRL opracowany w WSK–PZL Warszawa–Okęcie. Silnik tłokowy polskiej konstrukcji PZL-3S o mocy 600 KM. 1 pilot i pasażer. Rozpiętość — 11,8 m, długość — 8,9 m, wysokość — 2,9 m, pow. płata — 29,5 m², masa własna — 1 460 kg, masa całkowita max. — 1 000 do 1 200 kg. Prędkość robocza — 120 do 160 km/h, prędkość przelotowa — 182 km/h, prędkość przeciągnięcia — 90 km/h, wznoszenie — 5 m/s, rozbieg i dobieg — 150 m. Współczynniki przeciążeń: +3,5 i −1,4.

IŁ-76. Odrzutowy samolot transportowy ZSRR. Rozpiętość — 50,5 m, długość — 46,59 m, wysokość — 14,76 m. 4 silniki turbowentylatorowe po 12 000 kG ciągu. 3 osoby załogi. Ładunek handlowy max. — 40 000 kg. Prędkość przelotowa — 850 do 900 km/h, pułap — 13 000 m, zasięg — 5 000 km.



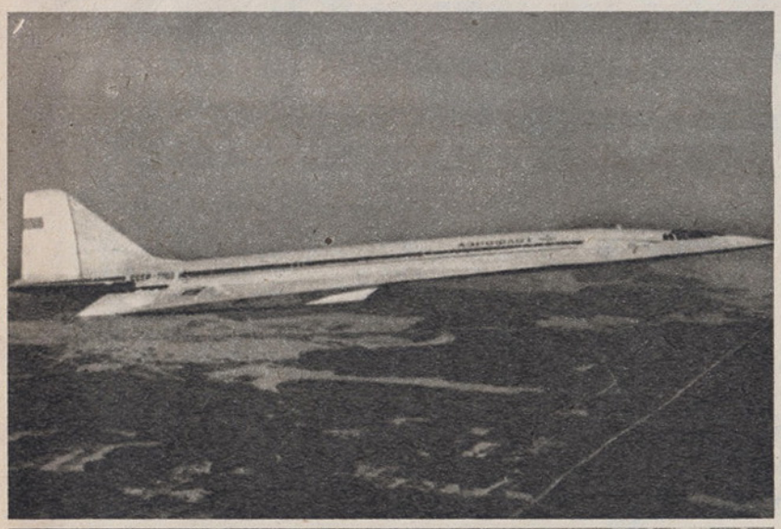
SZD-42 „Jantar-2". 1-miejscowy szybowiec wysokowyczynowy PRL klasy otwartej. Konstrukcja laminatowa. Rozpiętość — 20,5 m, długość — 7,11 m, wysokość — 1,76 m, wydłużenie — 29,2. Masa całkowita max. — 450 kg (z balastem — 580 kg). Doskonałość max. — 48, min. opadanie — 0,46 m/s, prędkość max. — 250 km/h, prędkość min. — 65 km/h. Istnieje też SZD-41 „Jantar Standard" o doskonałości max. — 40.

JAK-42. Odrzutowy samolot pasażerski ZSRR. Rozpiętość — 35,0 m, długość — 35,0 m. 3 silniki turbowentylatorowe po 6 440 kG ciągu. 120 pasażerów i 2 osoby załogi. Prędkość przelotowa max. — 870 km/, zasięg — 1 800 do 3 200 km.

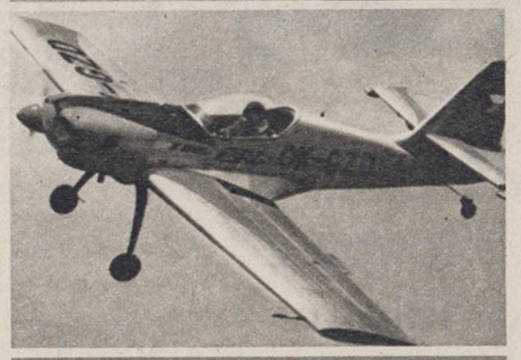


SZD-45 „OGAR". 2-miejscowy motoszybowiec PRL. Miejsca załogi obok siebie. Rozpiętość — 17,5 m, długość — 7,95 m, wysokość — 1,7 m, wydłużenie — 16,1. Masa własna — 470 kg, masa całkowita — 700 kg. Doskonałość max. przy 100 km/h — 27,5, min. opadanie przy 72 km/h — 0,96 m/s, prędkość max. — 180 km/h, prędkość przeciągnięcia — 68 km/h, wznoszenie — 2,8 m/s, pułap — 3100 m, zasięg — 550 km. Silnik o mocy 68 KM.

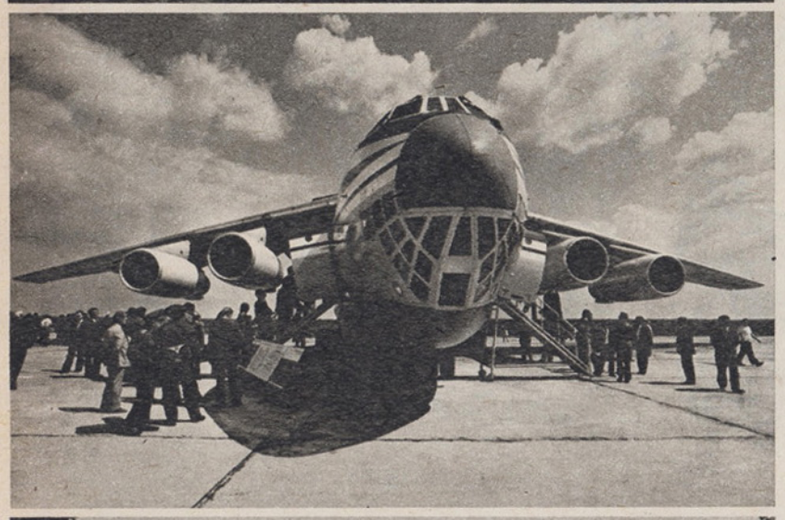
IŁ-86. Aerobus ZSRR dla 350 pasażerów i 3–4 osób załogi. Rozpiętość — 48,33 m, długość — 58,5 m, wysokość — 15,7 m. 4 silniki turbowentylatorowe po 12 000 kG ciągu. Prędkość przelotowa — 900 do 950 km/h, prędkość lądowania — 240 do 250 km/h, zasięg — 2 350 do 4 600 km.



ZLIN Z-42. 2-miejscowy samolot szkolny i sportowy CSRS. Konstrukcja metalowa. Silnik M-137 o mocy 180 KM. Rozpiętość — 9,11 m, długość — 7,07 m. wysokość — 2,69 m. Masa własna — 600 kg, masa całkowita 920 kg. Prędkość max. 215 km/h, prędkość przelotowa — 200 km/h, wznoszenie — 4,2 m/s, pułap — 4-100 m, zasięg — 600 km, współczynniki przeciążeń: +6 i —3 g, start na 15 m — 550 m, lądowanie znad 15 m — 400 m. Istnieje też wersja 4-miejscowa Z-43 z silnikiem o mocy 210 KM.

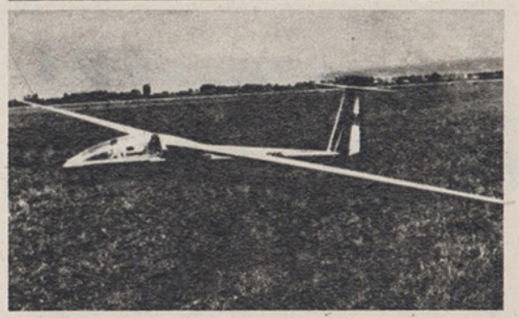


ZLIN Z-50L. 1-miejscowy samolot akrobacyjny CSRS. Konstrukcja metalowa. Rozpiętość — 8,58 m, długość 6,62 m, masa własna — 570 kg, masa całkowita — 720 kg. Silnik o mocy 260 KM. Prędkość max. — 280 km/h, prędkość przeciągnięcia — 90 do 100 km/h, wznoszenie max. — 10 do 12 m/s, współczynniki przeciążeń: +9 i —5.



L-410 „TURBOLET". Turbośmigłowy samolot pasażerski i dyspozycyjny CSRS. Konstrukcja metalowa. 15—19 pasażerów i 1—2 osoby załogi. 2 silniki PT-6A-27 lub M-601 po 715--736 KM. Rozpiętość — 17,48 m, długość — 13,61 m, wysokość — 5,65 m, masa własna — 3 100 kg, masa całkowita max. — 5 400 kg. Prędkość przelotowa max. — 370 km/h, prędkość przeciągnięcia — 118 km/h, pułap — 7 000 m, zasięg — 300 do 1 300 km, start na 15 m — 568 m, lądowanie znad 15 m — 557 m. Jest też wersja aerofotogrametryczna i pomiarowa dla kontroli lotniskowych urządzeń radionawigacyjnych.

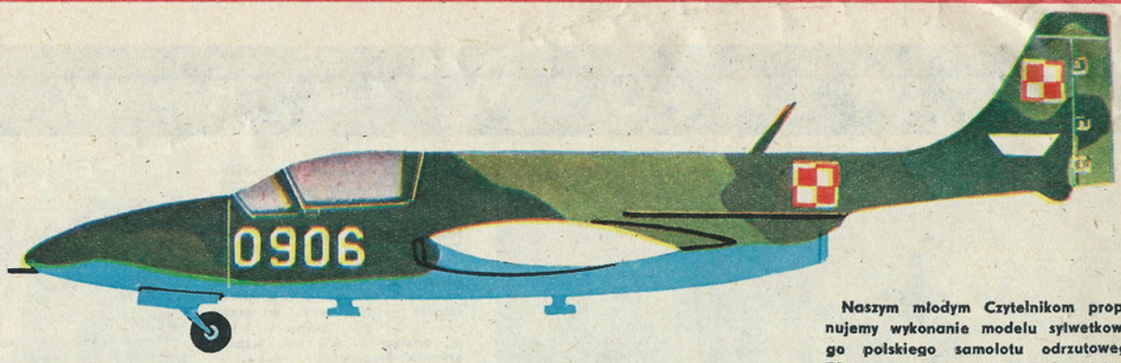
IS-29. 1-miejscowy rumuński szybowiec wyczynowy klasy otwartej, konstrukcji metalowej. Rozpiętość wersji IS-29E — 20, 0 m, długość — 7,03 m, wysokość — 1,68 m. Doskonałość max. — 48. Wersja standard IS-29D ma doskonałość 37 przy 90 km/h, zaś wersja klubowa IS-29G o rozpiętości 16,5 m ma doskonałość 39 przy 90 km/h. Prędkość max. dla wszystkich wersji — 220 km/h, prędkość przeciągnięcia — 65 km/h, współczynniki przeciążeń: +4,5 i —3.



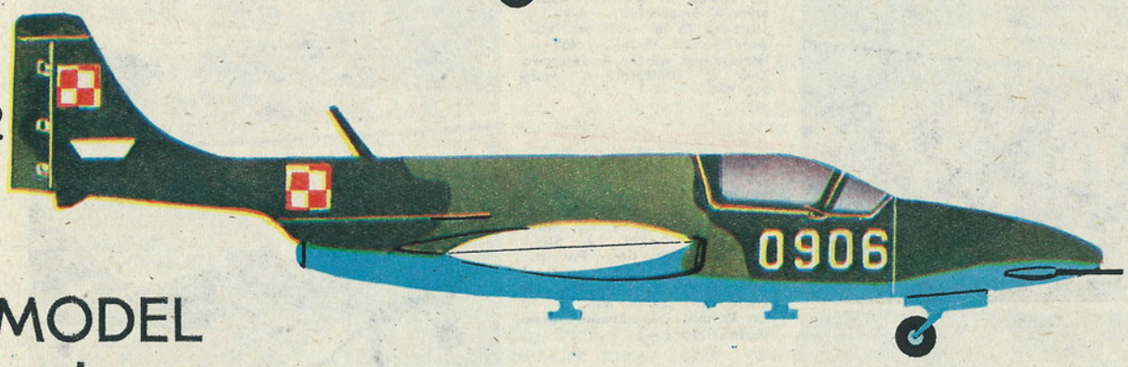
IŁ-62M. Odrzutowy samolot pasażerski ZSRR. Rozpiętość — 43,2 m, długość — 53,12 m, wysokość — 12,35 m. 4 silniki turbowentylatorowe po 11 500 kG ciągu. 198 pasażerów i 5 osób załogi. Prędkość przelotowa — 850 do 900 km/h, zasięg — 8 000 do 10 300 km.

MI-12 (W-12). Największy śmigłowiec świata. Konstrukcja ZSRR. Średnica wirników nośnych — 35,0 m, długość całkowita z wirującymi wirnikami — 67,0 m, wysokość — 12,5 m. Masa całkowita max. — 105 000 kg, ładunek handlowy max. — 35 380 kg. Załoga — 6 osób. 4 silniki turbinowe po 6 500 KM. Prędkość max. — 260 km/h, zasięg z max. ładunkiem — 510 km.

opracowanie:
Julian MALEJKO
Bolesław SZUMAN



1

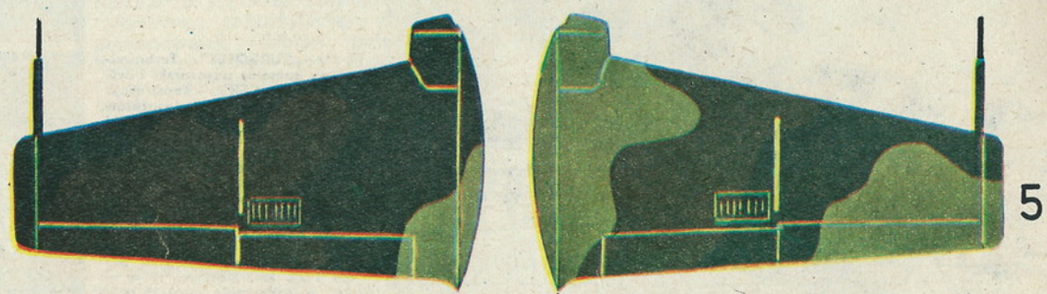


2

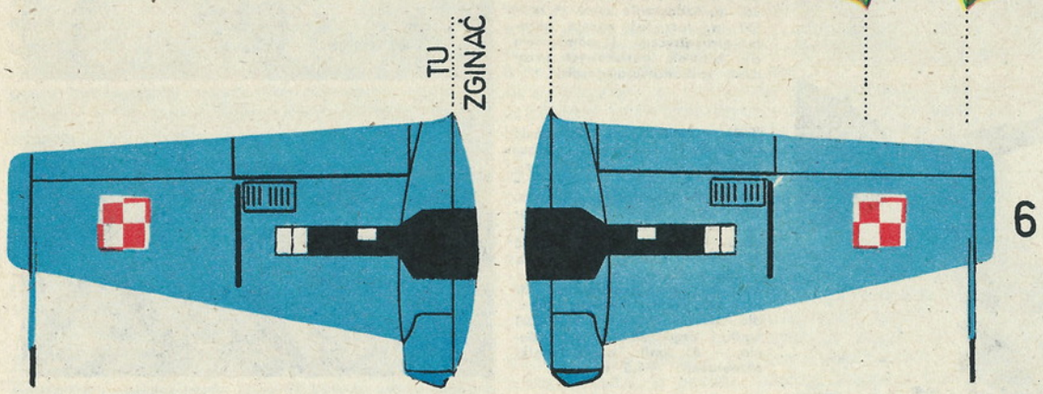
Naszym młodym Czytelnikom proponujemy wykonanie modelu sylwetkowego polskiego samolotu odrzutowego TS-11 „Iskra" w wersji jednomiejscowej. Poszczególne elementy barwne należy nakleić na karton, starannie wyciąć i następnie skleić według schematu pokazanego w prawym dolnym rogu. Oznaczenia cyfrowe na schemacie odpowiadają oznaczeniom elementów.

Życzymy przyjemnej zabawy i wzbogacenia kolekcji modeli samolotów!

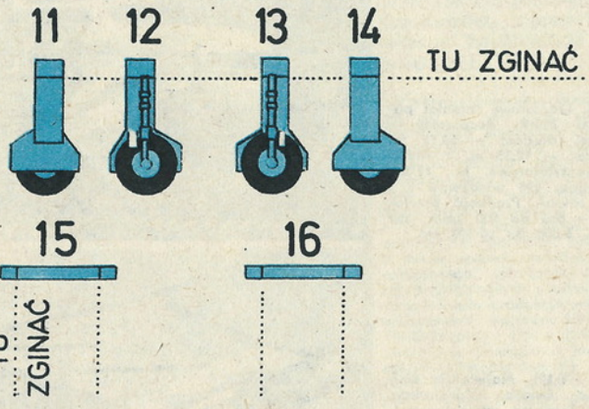
MODEL kartonowy samolotu odrzutowego TS-11 „ISKRA"

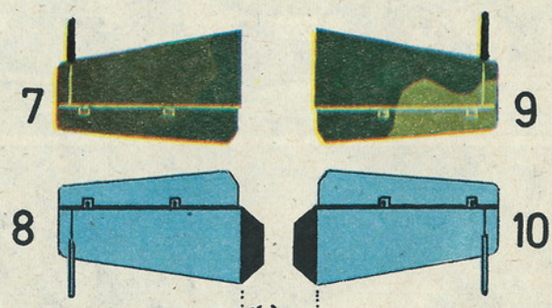


3 5

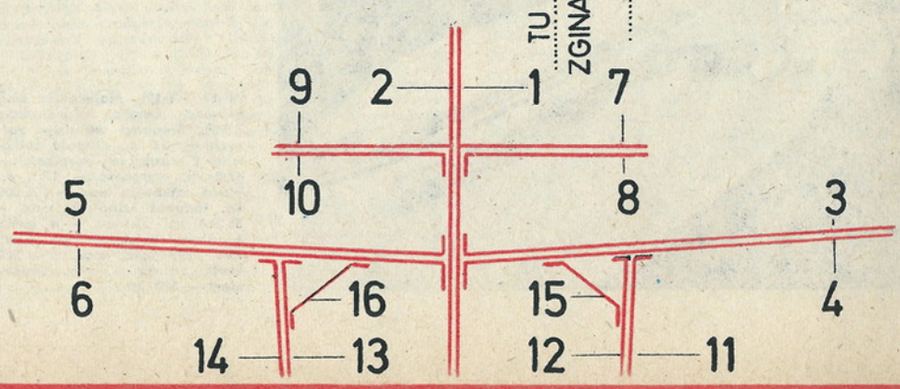


4 6





7 9 8 10



UWAGA:
POSZCZEGÓLNE CZĘŚCI NAKLEIĆ NA KARTON PO WYCIĘCIU SKLEIĆ WG. SCHEMATU.

21 października na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę „Kosmos-861", a w dniu następnym „Kosmos-862". W ostatnich dniach minionego miesiąca w rejestrze obiektów kosmicznych pojawił się nowy zupełnie satelita radziecki. Jest nim „Ekran". Satelita ten, przeznaczony dla potrzeb dalekosiężnej łączności, będzie przekazywał obrazy telewizji kolorowej i czarno-białej do sieci punktów przekaźnikowych systemu radzieckiego „Orbita". W ten sposób centralny program telewizji moskiewskiej odbierany będzie w najdalszych zakątkach Kraju Rad, wszędzie tam, gdzie istnieją naziemne stacje satelitarne. Nowy obiekt kosmiczny jest oczywiście pierwszym z serii satelitów łącznościowych specjalnie przystosowanych dla potrzeb telewizji. Wprowadzony został do eksploatacji zgodnie z programem państwowym ZSRR dotyczącym dalszego rozwoju łączności przy pomocy sztucznych satelitów Ziemi.

Nowym prezydentem Międzynarodowej Federacji Astronautycznej został wybrany Francuz Marcel Barrere, dyrektor naukowy ONERA. Będzie on pełnił swe funkcje w okresie 1976—77. Barrere jest posiadaczem międzynarodowej nagrody astronautycznej im. Guggenheima, którą otrzymał w roku bieżącym od prezydium Międzynarodowej Akademii Astronautycznej. Nagroda ta związana jest z działalnością francuskiego uczonego, zajmującego się zjawiskami chemicznymi i kinetycznymi podczas procesu spalania w silnikach rakietowych. Nowe biuro MFA przedstawia się następująco: funkcje wiceprezydentów otrzymali: prof. Leonid Siedow (ZSRR), prof. G. Marx (Węgry), prof. Knoernschild (RFN), prof. S. Salto (Japonia) i prof. R. Pesnek (CSRS). Jak wynika z informacji podanych na kongresie w Anaheim w Kalifornii, następny 28 kongres astronautyczny odbędzie się w dniach 26 września — 1 października w stolicy CSRS — Pradze w roku przyszłym. Kongres ten w związku z 20-leciem pierwszego lotu satelity radzieckiego „Sputnika-1" poświęcony będzie między innymi temu historycznemu wydarzeniu. Przewiduje się, że 29 kongres odbędzie się także w Europie, w Jugosławii, w roku 1978.

Po ostatnim kongresie astronautycznym i spotkaniu kosmonautów radzieckich z amerykańskimi niektórzy komentatorzy przypuszczają, że istnieją realne przesłanki do rozwijania radziecko-amerykańskiej współpracy kosmicznej, szczególnie, gdy będzie już eksploatowany amerykański transportowiec kosmiczny, który mógłby współpracować na przykład z radzieckimi stacjami kosmicznymi typu „Salut".

W Erywaniu niedawno odbyło się spotkanie uczonych amerykańskich i radzieckich. Poświęcone ono było między innymi wynikom długotrwałych lotów orbitalnych na stacjach radzieckich „Salut" — 4 i 5. Strona radziecka podzieliła się doświadczeniami uzyskanymi w czasie trwania tych lotów. Dzielono się także wynikami uzyskanymi podczas lotu biosatelity. Opublikowano trzy tomy wyników badań podane w językach rosyjskim i angielskim. W roku przyszłym zapowiadane są dalsze doświadczenia z biosatelitą, w czym udział wezmą ponownie uczeni z USA. Podczas spotkania Amerykanie omówili ze swoimi radzieckimi kolegami wyniki doświadczeń związanych z rozprzestrzenianiem się fal radiowych przeprowadzonych przy użyciu satelity ATS-6. Chodziło o doświadczenie mające związek z bezpośrednim przekazywaniem audycji oświatowych do 5 000 miasteczek i wsi hinduskich. Strona radziecka zapoznała zebranych z własnymi doświadczeniami uzyskanymi podczas lotów stacji kosmicznych i innych obiektów wyposażonych w aparaturę teledetekcyjną — do wykrywania zasobów Ziemi. Omówiono także najnowsze zdobycze w tej dziedzinie, uzyskane podczas doświadczenia „Raduga" przy użyciu aparatury fotograficznej wyprodukowanej w NRD.

Dwa satelity amerykańskie NOAA-4 i 5 przeznaczone dla celów meteorologii (działają od listopada 1974 r.) pomagają obecnie służbie ochrony brzegowej USA jako satelity ostrzegawcze przed sztormem, a także... rybakom. Okazuje się, że informacje dostarczane z pokładów satelitów przynoszą dane o ławicach tuńczyków i innych ryb, pojawiających się u brzegów USA. Szczególnie cenne są zdjęcia w podczerwieni, które po rozszyfrowaniu przekazywane są zainteresowanym ośrodkom rybackim. O skuteczności metody mają świadczyć zwiększone obecnie połowy. **P. E.**

Z LOTU PO świecie

■ **Niedawno** (w październiku) na lotnisku Domodiedowo pod Moskwą wylądował ostatni Tu-114 po locie z Chabarowska. Tym samym zakończyły pracę na liniach „Aeroflotu" te wielkie maszyny. Samolot Tu-114 był pierwszym radzieckim transportowcem dalekiego zasięgu: umożliwiał lot bez lądowania na trasie nie tylko z Moskwy do Chabarowska, ale również z Moskwy do Hawany czy Nowego Jorku. Zdaniem specjalistów, Tu-114 dobrze zasłużył się komunikacji lotniczej. W ciągu wielu lat eksploatacji na tym typie samolotu nie było ani jednej awarii. Tu-114 był jednym z większych samolotów na świecie. Na światowej wystawie w Brukseli wyróżniony został Grand-Prix, wielką nagrodą. Obecnie na tych trasach, które obsługiwał turbośmigłowy Tu-114, latają bardziej szybkie i nowocześniejsze turbinowe Il-62. Dodać należy, że z tegoż Domodiedowa do stolicy Kazachstanu odlatuje regularnie naddźwiękowy Tu-144, przygotowujący się do przejęcia pasażerów, w tym na pewno i tych, którzy do niedawna korzystali z usług Tu-114.

■ **Dużym** uznaniem na liniach „Aeroflotu" cieszą się małe samoloty transportowe, powietrzne mikrobusy L-410A skonstruowane w CSRS, a zakupione przez ZSRR dla obsługi krótkich odcinków transportu powietrznego. Pierwsze mikrobusy pojawiły się w ZSRR trzy lata temu. Zdolne są one do przewozu 17 pasażerów na odległość do 600 km ze średnią prędkością 350—380 km/h. Jak wynika z informacji prasy radzieckiej, przygotowywana jest dalsza wersja rozwojowa tej maszyny, nosząca oznaczenie „M", wyposażona w silnik produkcji CSRS, a także wersja „UWP" odznaczająca się krótkim startem. Począwszy od roku 1978 na niektórych trasach wewnętrznych „Aeroflotu" będą użytkowane samoloty tego właśnie typu, przechodzące obecnie próby w locie.

■ **W Wielkiej Brytanii** demonstrowany jest obecnie radziecki samolot transportowy Jak-40. Jeszcze w roku bieżącym spodziewane jest uzyskanie brytyjskiego świadectwa typu. Jak-40 wzbudził, zdaniem prasy brytyjskiej, zainteresowanie niektórych towarzystw lotniczych, a także koncernów, między innymi przedsiębiorstw zajmujących się eksploatacją ropy naftowej na Morzu Północnym. Cena Jaka-40 w W. Brytanii wynosi 1,7 mln funtów. W wersji standard samolot ten ma 32 miejsca pasażerskie lub przestrzeń ładunkową dla frachtu o masie ponad 3 000 kg.

■ **W 1978 roku** tradycyjna wystawa samolotów i sprzętu lotniczego w Hanowerze (RFN) otwarta będzie w dniach 26 kwietnia—4 maja.

■ **W Palmdale** w Kalifornii odbył się niedawno zjazd — spotkanie pilotów doświadczalnych, członków osobnego stowarzyszenia. Gościom pokazano najnowsze samoloty, w tym zarówno bojowe jak i szkolno-treningowe. W spotkaniu uczestniczyli zarówno piloci z USA jak i Europy.

■ **Jak wynika** z nieoficjalnych statystyk, w USA istnieje 25 tys. entuzjastów lotów na lotniach. W Wielkiej Brytanii liczba pilotów lotni wynosi 3 000, podczas gdy szybowników „normalnych", nie posługujących się skrzydłami elastycznymi, jest zaledwie 1 000. W Wielkiej Brytanii w ciągu ostatnich trzech lat odnotowano osiem wypadków podczas wykonywania lotów zboczowych na lotniach, czyli o dwa wypadki mniej niż w „dużym szybownictwie".

■ **12 października** oblatano nowy śmigłowiec Sikorskvego S-72. Chodzi o konstrukcję opracowaną między innymi dla potrzeb NASA. Śmigłowiec ma chowane podwozie (dwa koła główne do kadłuba, a koło tylne pod statecznikiem ogonowym) oraz usterzenie poziome usytuowane nad pionowym. Pięciołopatowy wirnik napędzany jest dwiema turbinami. W dalszej wersji rozwojowej maszyna ta ma otrzymać skrzydła o rozpiętości 13,85 m, umożliwiające po odrzuceniu awaryjnym wirników lot ślizgowy i lądowanie bezpieczne. Poza tym po obu bokach kadłuba umieszczone zostaną dodatkowo dwie turbiny o ciągu 4,2 tony. Prędkość maksymalna obliczana jest na około 550 km/h, a przelotowa 295 km/h. Warto zaznaczyć, że omawiany śmigłowiec jest pierwszą konstrukcją amerykańską mającą fotele wyrzucane (silniki rakietowe pełnią tu funkcje nośne) i odrzucaną pirotechnicznie głowicę wirnika wraz z łopatami. System szczególnie ważny przy awaryjnym opuszczaniu kabiny podczas lotu z dużą prędkością. Jak wynika z prób, dwuosobowa załoga może przeprowadzić odrzucenie łopat wirnika i uruchomić system foteli wyrzucanych w ciągu dwóch sekund. (l)

■ **Jak można sądzić** z ostatnich wypowiedzi, strona francuska przestaje wierzyć w powstanie tzw. „Europy lotniczej" drogą decyzji politycznych. Zdaniem sekretarza stanu we francuskim ministerstwie transportu, zbliżenie krajów EWG w dziedzinie lotnictwa należy osiągnąć w pierwszym rzędzie przez usuwanie istniejących jeszcze trudności we współpracy. W pilnym trybie powinno np. nastąpić zunifikowanie przepisów o zdatności statków powietrznych tak, aby samolot wyprodukowany w jednym z krajów wspólnoty zachodnio-europejskiej nie musiał być poddawany badaniom i kontroli przy rejestrze w innym kraju wspólnoty. Należy stosować wzajemne ułatwienia w naprawach i eksploatacji sprzętu itp.

■ **Jednym z głównych** problemów międzynarodowego transportu lotniczego jest obecnie stworzenie warunków do osiągania rentowności na liniach północno-atlantyckich. 25 towarzystw IATA utraciło na tych liniach 458 mln dol. w roku 1974 i 526 mln w roku ubiegłym. Duże straty odniosły także towarzystwa czarterowe. Jednym ze środków mających poprawić rentowność lotów regularnych jest projekt utworzenia trzech klas taryfowych. Oprócz I-szej i ekonomicznej — wycieczkowej, na poziomie opłat czarterowych.

■ **W ICAO** została utworzona grupa robocza do zbadania mechanizmu ustalania taryf lotniczych. Złożony z przedstawicieli 14 krajów zespół ma opracować wnioski, uwzględniające zarówno interesy przewoźników jak i użytkowników transportu lotniczego. (o)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł., półrocznej — 78 zł., kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa–Książka–Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa–Książka–Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531–71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach.**
PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.
Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 12.XI.1976 r. Zam. 1025. J-45. **INDEKS 37606**

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

„FOKI" W RUMUNII

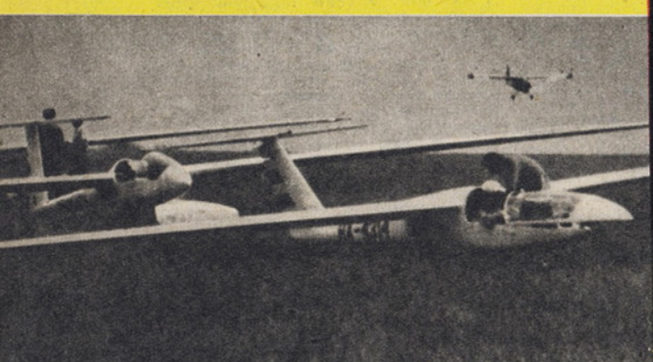
Na lotniskach rumuńskich można spotkać polskie „Foki" i „Cobry", a także samoloty „Wilga".

„WILGI" W BUŁGARII

Polskie „Wilgi" są — obok „Gawronów" — używane przez lotnictwo sportowe i rolnicze Bułgarii.

POLSKIE SZYBOWCE NA WĘGRZECH

Szybownicy węgierscy latają na polskich „Fokach", „Cobrach", „Bocianach" i „Jantarach". Samoloty holujące, to nasze „Gawrony".



„WILGI" W CSRS

Efektowne zdjęcie pokazujące polski samolot aeroklubowy PZL-104 „Wilga", latający w barwach CSRS i służący tam do szkolenia skoczków spadochronowych.

POLSKIE SZYBOWCE W NRD

Polskie szybowce: „Jantar", „Pirat", „Bocian", „Cobra" i „Foka", to sprzęt, na którym z powodzeniem latają szybownicy Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

„WILGI" DLA ZSRR

Jeden z polskich samolotów PZL-104 „Wilga-35", zakupionych przez ZSRR dla aeroklubów. Zwracają uwagę narto-koła podwozia.

Zdjęcia i rysunki: BILL — W. Garbarczyk, „Letectvi + + kosmonautika", „Repüles", „Flieger Revue" (NRD), „Awiacja i kosmonawtika", „Sport si Tehnica".